muy HISTORIA
www.muyhistoria.es
COLECCIÓN
II GUERRA MUNDIAL

BLITZKRIEG EN MÚRMANSK
Hitler desplegó fuerzas alemanas de élite para tomar el puerto clave del Ártico

DE CAZADORES A CAZADOS
Los acorazados alemanes se convirtieron en objetivo de la flota británica

MUERTE EN EL INFIERNO DE HIELO
Los submarinos y aviones alemanes atacaron a cargueros y barcos de pesca

CONVOYES ÁRTICOS

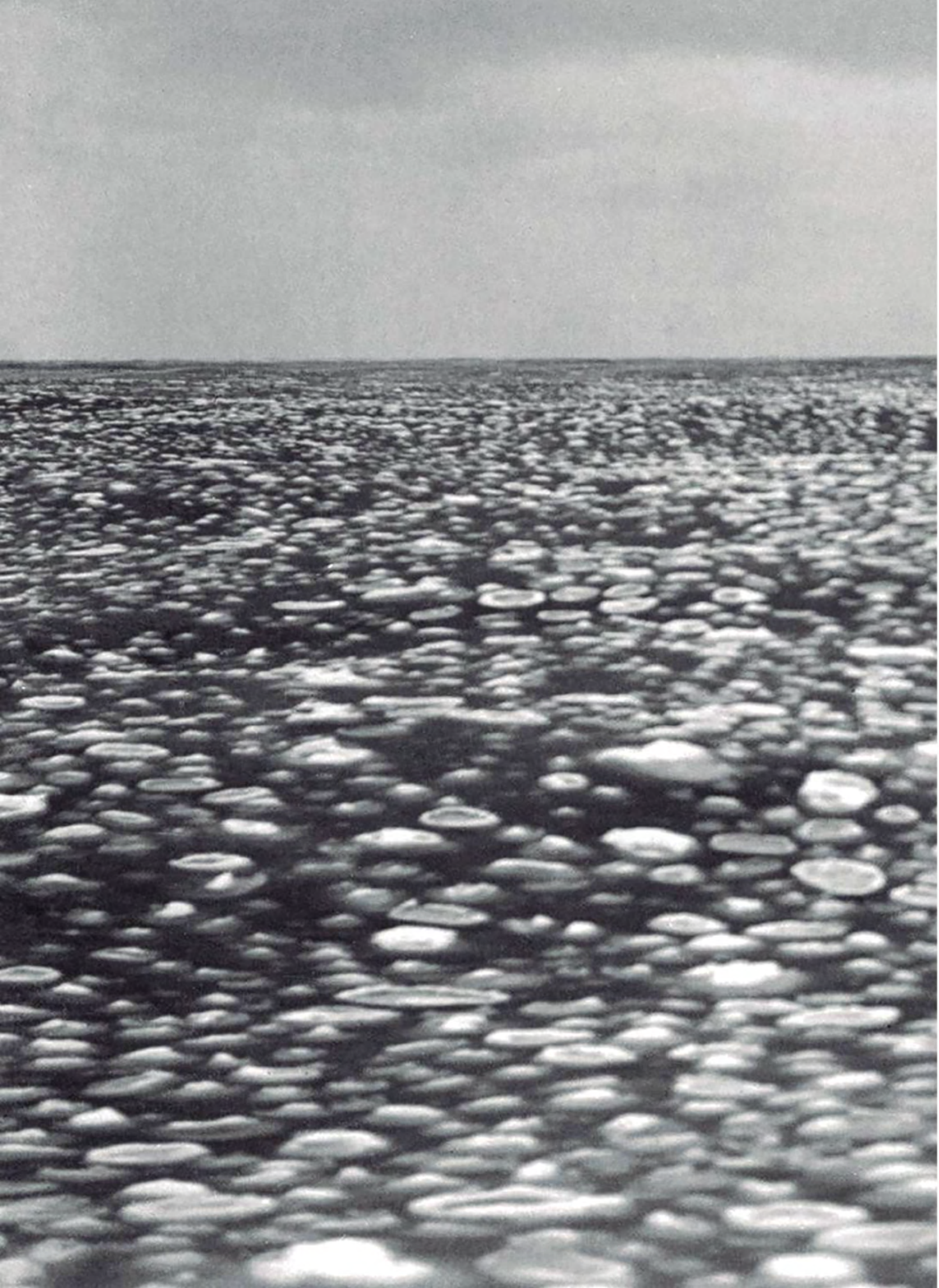
LAS TROPAS ALIADAS CRUZARON EL OCÉANO ÁRTICO HASTA MÚRMANSK PARA SOCORRER A LOS SOVIÉTICOS

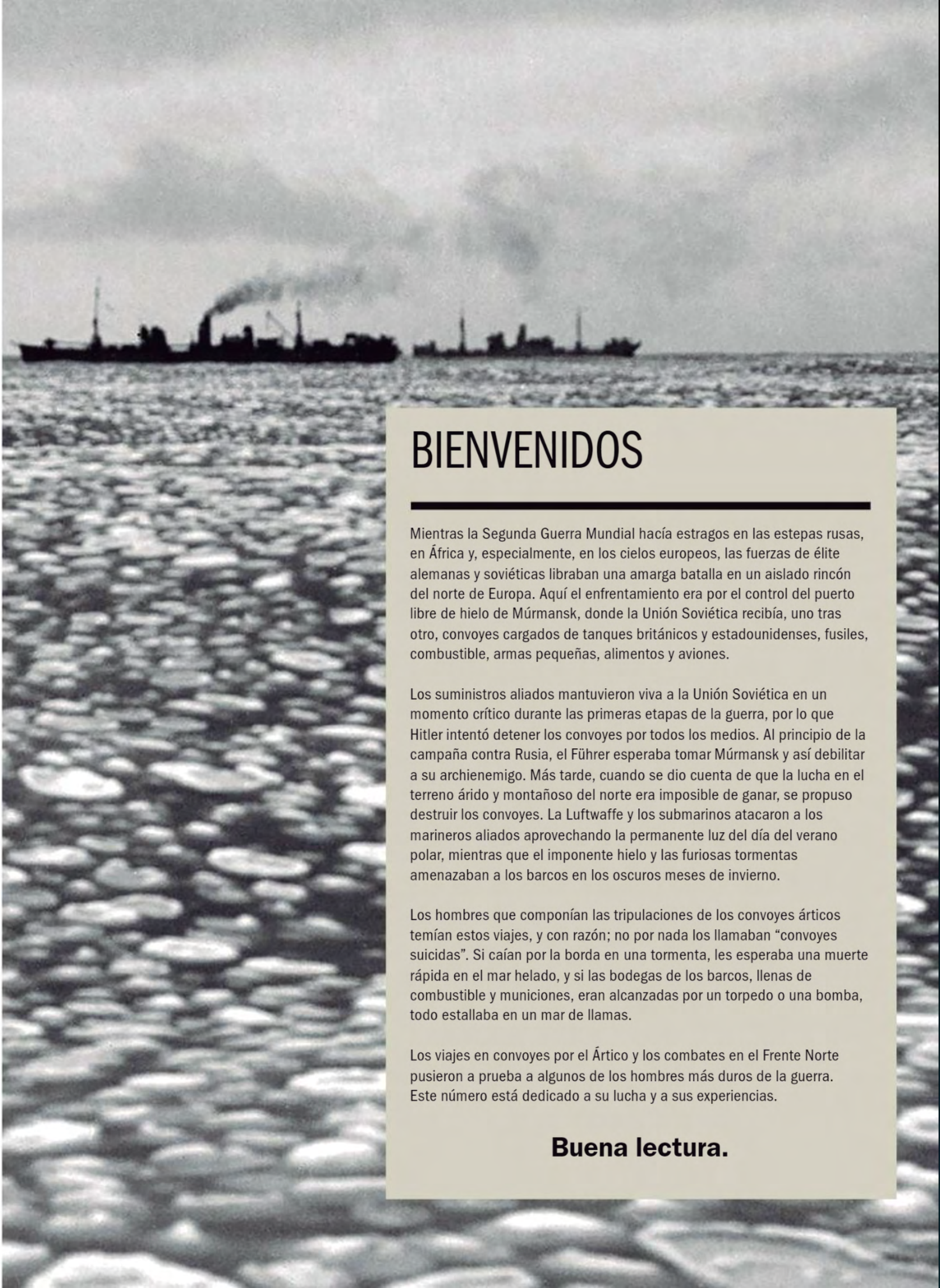
AULLIDOS DE STUKAS
Los aviones alemanes se lanzaban en picado acompañados de una sirena que sembraba el terror

LUCHA CONTRA EL HIELO
El hielo suponía una amenaza constante para los barcos

ROPA PARA EL ÁRTICO
Varias capas de fieltro y lana ofrecían la mejor protección

FINAL DEL JUEGO EN EL ÁRTICO: LA OFENSIVA SOVIÉTICA EXPULSÓ A LOS ALEMANES





BIENVENIDOS

Mientras la Segunda Guerra Mundial hacía estragos en las estepas rusas, en África y, especialmente, en los cielos europeos, las fuerzas de élite alemanas y soviéticas libraban una amarga batalla en un aislado rincón del norte de Europa. Aquí el enfrentamiento era por el control del puerto libre de hielo de Múrmansk, donde la Unión Soviética recibía, uno tras otro, convoyes cargados de tanques británicos y estadounidenses, fusiles, combustible, armas pequeñas, alimentos y aviones.

Los suministros aliados mantuvieron viva a la Unión Soviética en un momento crítico durante las primeras etapas de la guerra, por lo que Hitler intentó detener los convoyes por todos los medios. Al principio de la campaña contra Rusia, el Führer esperaba tomar Múrmansk y así debilitar a su archienemigo. Más tarde, cuando se dio cuenta de que la lucha en el terreno árido y montañoso del norte era imposible de ganar, se propuso destruir los convoyes. La Luftwaffe y los submarinos atacaron a los marineros aliados aprovechando la permanente luz del día del verano polar, mientras que el imponente hielo y las furiosas tormentas amenazaban a los barcos en los oscuros meses de invierno.

Los hombres que componían las tripulaciones de los convoyes árticos temían estos viajes, y con razón; no por nada los llamaban “convoyes suicidas”. Si caían por la borda en una tormenta, les esperaba una muerte rápida en el mar helado, y si las bodegas de los barcos, llenas de combustible y municiones, eran alcanzadas por un torpedo o una bomba, todo estallaba en un mar de llamas.

Los viajes en convoyes por el Ártico y los combates en el Frente Norte pusieron a prueba a algunos de los hombres más duros de la guerra. Este número está dedicado a su lucha y a sus experiencias.

Buena lectura.

EUROPA - 1941

Ruta de verano de los convoyes del Ártico
Ruta invernal de los convoyes del Ártico
Hvalfjörður
Reikiavik
ISLANDIA
NORUEGA
SUECIA
NORUEGA
Convoy de Estados Unidos y Canadá
Loch Ewe
MAR DEL NORTE
DINAMARCA
MAR BÁLTICO
ALEMANIA
FRANCIA
Alemania, sus aliados y los territorios ocupados
Unión Soviética
Aliados
Países neutrales
0
250
500 km

SUMARIO

Convoyes para salvar a la Unión Soviética
En cuanto Hitler invadió la Unión Soviética, Stalin se dio cuenta de que necesitaba ayuda. Poco después, comenzaron las negociaciones diplomáticas para establecer una ruta de suministro de convoyes desde los Estados Unidos a la URSS a través del gélido mar de Barents. **Página 6.**

Blitzkrieg en el Ártico
En 1941, el puerto ártico de Múrmansk se convirtió un objetivo clave para el ejército alemán. A lo largo del verano y el otoño, se sucedieron los combates para tomar la ciudad, situada en una región árida, montañosa y con un clima despiadado. **Página 22.**

Muerte en el infierno de hielo
En 1942, Adolf Hitler se sintió tan amenazado por los importantes suministros que llegaban a la Unión Soviética a través de los puertos del Ártico que se propuso destruir los convoyes aliados antes de que los barcos pudieran alcanzar su destino. **Página 38.**

Los últimos testigos oculares
Trygve Johansen, marinero noruego de 99 años de edad, aún recuerda los horrores de la navegación por el océano Ártico. **Página 60.**

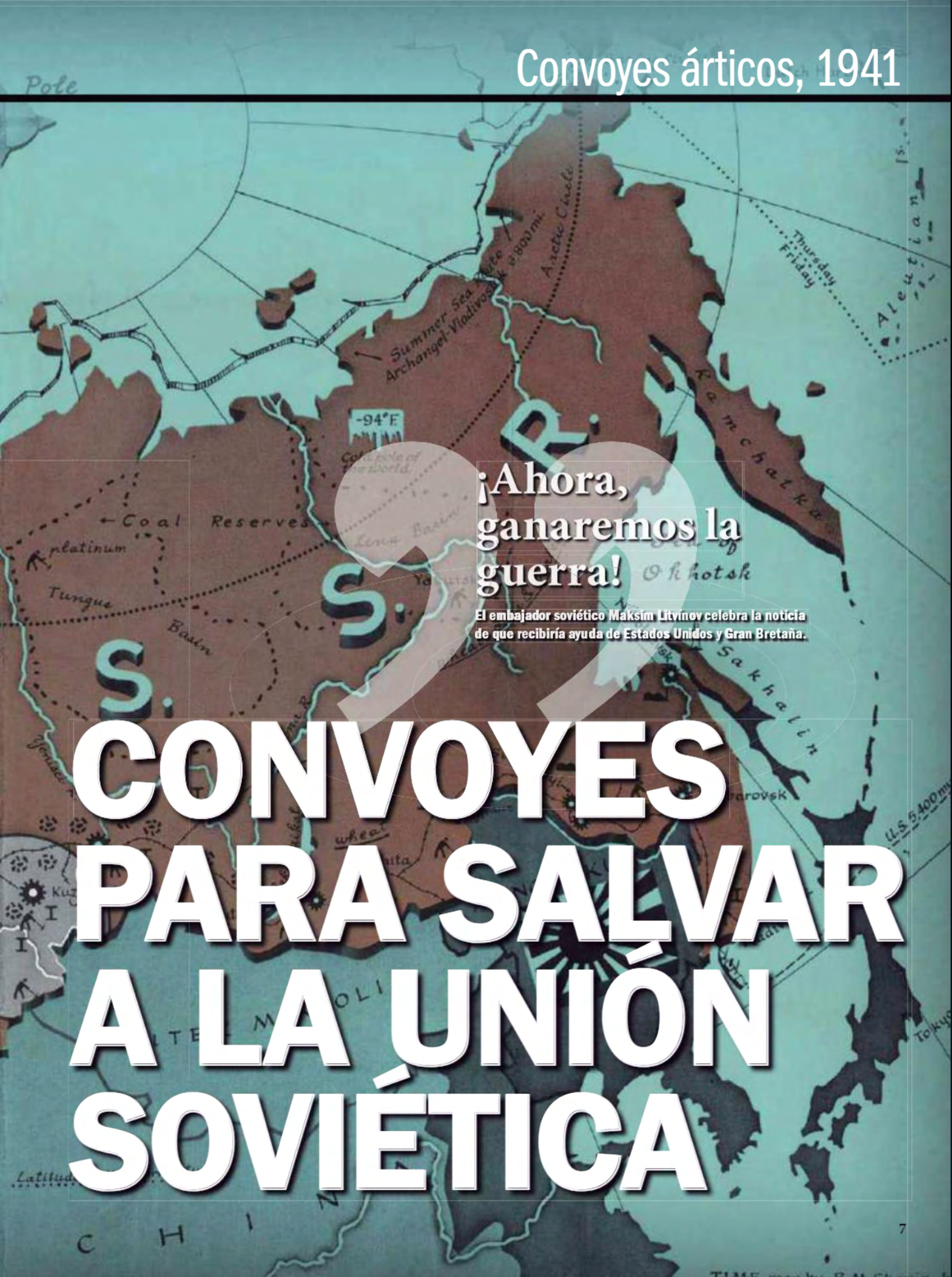
El PQ 17 pagó un alto precio
De camino a la Unión Soviética, el convoy PQ 17 fue abandonado por su escolta. Sin previo aviso, los buques de guerra que debían protegerlo desaparecieron y dejaron a los cargueros con sus tripulaciones a merced de los submarinos alemanes. **Página 64.**

De cazadores a cazados
En 1943, la Marina británica decidió contratacar. El plan consistía en atraer a los acorazados *Tirpitz* y *Scharnhorst* a un combate abierto para poder hundirlos. El objetivo de la misión era proteger los convoyes del Ártico. **Página 80.**

Final del juego en el Ártico
En octubre del año 1944, después de tres años de guerra de posiciones cerca de Múrmansk, los soviéticos lanzaron una gran ofensiva para obligar a los alemanes a huir. **Página 98.**

¿Por qué Hitler no tomó Múrmansk?
Los alemanes nunca lanzaron un ataque decisivo para conquistar Múrmansk. En cambio, esperaron pacientemente, y en vano, la ayuda finlandesa. **Página 114.**

Con la invasión alemana, *los centros industriales soviéticos cercanos a Leningrado y Moscú, así como los de Ucrania, se vieron amenazados. Mapa publicado por la revista* **Time** *en 1941.*



¡Ahora, ganaremos la guerra!

El embajador soviético Maksim Litvínov celebra la noticia de que recibiría ayuda de Estados Unidos y Gran Bretaña.

CONVOYES PARA SALVAR A LA UNIÓN SOVIÉTICA

Convoyes para salvar a la Unión Soviética

Cuando la maquinaria de guerra nazi atravesó las fronteras de la Unión Soviética el 22 de junio de 1941, Gran Bretaña y Estados Unidos ofrecieron inmediatamente su ayuda a Stalin. El Ejército Rojo necesitaba de todo, desde botas hasta tanques, así que unos meses después de la invasión, la Marina empezó a enviar al país enormes cantidades de suministros.

Por Stine Overbye

Cuando el 22 de junio de 1941, la máquina de guerra de Hitler, compuesta por hasta 3,5 millones de soldados y apoyada por aviones y unos 3.000 tanques, atravesó los 3.000 kilómetros de frontera soviética que iban desde Finlandia en el norte hasta el mar Negro en el sur, fue un verdadero shock. Es posible que Stalin supiera que se avecinaba una invasión, pero esperaba que el pacto de no agresión de 1939 con Hitler se mantuviera un poco más, al menos hasta que la Unión Soviética estuviera mejor equipada para defenderse. Los exhaustos soldados soviéticos se convirtieron, por tanto, en carne de cañón, y los habitantes de la Unión Soviética quedaron desconcertados ante el hecho de que los dos aliados pasaran de vivir en algo parecido a un matrimonio de conveniencia a convertirse de la noche a la mañana en enemigos mortales.

No fueron solo los soviéticos los que se mostraron horrorizados. En Londres, el gobierno británico temió las consecuencias del ataque nazi en el Este. La economía soviética sufría ya tensiones, se habían ocupado vastas áreas agrícolas, la población se moría de hambre y el Ejército Rojo carecía de todo, desde alimentos y botas hasta armas, aviones y tanques.

Presumiblemente, Stalin se vería obligado a rendirse en cuestión de semanas, con consecuencias desastrosas para el curso de la guerra. Si los soviéticos capitulaban, los nazis no solo podrían transferir todas sus fuerzas al Frente Occidental, sino que también tendrían acceso a grandes cantidades de materias primas que podrían hacer que el Tercer Reich fuera prácticamente invencible. *"Solo tenemos que pegar una patada a la puerta y toda la estructura podrida se derrumbará"*, había proclamado Hitler sobre la superpotencia soviética.

Con la Directiva del Führer No. 21 –Operación Barbarroja– del 18 de diciembre de 1940, Alemania había comenzado los preparativos para *"aplastar a la Rusia soviética en una campaña rápida"*. Los líderes nazis habían calculado con optimismo que les llevaría seis semanas invadir la Unión Soviética y derrotar al Ejército Rojo. De un solo golpe, Hitler acabaría con el comunismo y destruiría el último obstáculo que se interponía entre él y su dominio total de Europa.

Ahora había llegado el día en que el trueno ensordecedor de las armas alemanas haría añicos la paz en la Unión Soviética. Bajo la suave luz de la luna, a las 03:15, las fuerzas nazis comenzaron a asaltar rápida y devastadoramente la frontera en la operación militar más grande de la historia. Chirriantes salvas de ametralladora esparcieron la muerte. Los bombarderos alemanes pululaban por el cielo y dejaban caer su cargamento de bombas sobre unas fuerzas soviéticas que no estaban preparadas.

Churchill prometió ayudar a Stalin

Sin dudarlo, el día de la invasión, el primer ministro Winston Churchill se acercó a los soviéticos y, en un discurso por radio en la BBC, ofreció toda la ayuda que los británicos pudieran reunir. Churchill había sido hasta entonces uno de los más feroces detractores del comunismo, pero ante la ofensiva alemana hubo que olvidar viejos rencores. Fiel a la idea de que *"los enemigos de mis enemigos son mis amigos"*, el primer ministro prometió asistencia inmediata a Stalin y al pueblo soviético.

"Nadie ha sido más constante que yo en su oposición al comunismo en los últimos 25 años. No voy a retractarme de nada de lo que he dicho al respecto; pero todo esto se desvanece ante el espectáculo que vemos en la actualidad. El pasado, con sus crímenes, sus locuras y sus tragedias, se desvanece. Veo a los soldados rusos de pie en el umbral de su tierra natal, custodiando los campos que sus padres han cultivado desde tiempos inmemoriales... Pero ahora tengo

El océano Ártico *es uno de los mares más implacables del planeta. Por allí tenían que navegar los convoyes con cargamentos de vital importancia.*

que declarar la decisión del gobierno de Su Majestad... Debemos hablar ahora, de inmediato, sin un solo día de retraso... Cualquier hombre o Estado que luche contra el nazismo contará con nuestra ayuda. Cualquier hombre o Estado que marche con Hitler es nuestro enemigo... Esa es nuestra política y esa es nuestra declaración. De ello se deduce, por tanto, que daremos toda la ayuda que podamos a Rusia y al pueblo ruso. Haremos un llamamiento a todos nuestros amigos y aliados en todas partes del mundo para que tomen el mismo rumbo y lo sigan, como nosotros, fiel y firmemente hasta el final", garantizó el primer ministro.

En un memorando al Almirantazgo en Londres, Winston Churchill justificó la ayuda. *"La ventaja que obtendríamos si los rusos pudieran mantenerse en el campo de batalla y continuar con la guerra, al menos hasta que llegue el invierno, es inconmensurable. Mientras continúen, no importa mucho dónde se encuentre el frente. Debemos hacer sacrificios y asumir riesgos para mantener su moral"*, enfatizó Churchill en su escrito a los altos mandos administrativos de la Royal Navy.

Estados Unidos se suma a la ayuda

Aunque en ese momento los EE. UU. no estaban involucrados en la guerra, su ▸

***Las negociaciones con Stalin** corrieron a cargo de Harry Hopkins, el asesor de mayor confianza del presidente estadounidense Roosevelt.*

Dijo que había oído que había muchos rifles disponibles en los Estados Unidos y agregó que necesitaba, al menos, un millón de unidades. ■ Harry Hopkins, sobre la petición inicial de Stalin a los Estados Unidos.

Franklin D. Roosevelt *firma la Ley de Préstamo y Arriendo, que permitió a la Unión Soviética acceder a armas y equipos estadounidenses.*

gobierno decidió respaldar el esfuerzo de socorro británico unas semanas después de la invasión. El 28 de julio de 1941, Harry Hopkins, uno de los asesores más cercanos al presidente Franklin D. Roosevelt, voló desde Gran Bretaña hasta el puerto soviético de Arcángel y de allí a Moscú para encontrarse con Stalin en persona.

"Le dije al señor Stalin que la cuestión de la ayuda a la Unión Soviética se dividía en dos partes. Primero, ¿qué es lo que Rusia más necesitaría que Estados Unidos pudiera entregar de inmediato y, segundo, cuáles serían los requisitos de Rusia sobre la base de una guerra larga? Stalin enumeró en la primera categoría la necesidad inmediata de, en primer lugar, cañones antiaéreos de mediano calibre, de 20 a 37 mm, junto con municiones".

"En segundo lugar, pidió ametralladoras de gran tamaño para la defensa de sus ciudades. En tercer lugar, dijo que había oído que había muchos rifles disponibles en los Estados Unidos y añadió que necesitaba un millón o más de esos rifles. En la segunda categoría, a saber, los suministros necesarios para una guerra de largo alcance, primero mencionó la gasolina de aviación de alto octanaje y luego el aluminio para la construcción de aviones", contó Hopkins sobre su encuentro con el dictador soviético.

Posteriormente, Stalin añadió otro elemento imprescindible a la lista: acero y blindaje para tanques. Tanto en el lado soviético como en el alemán, las pérdidas de tanques eran masivas, pero durante el invierno los nazis podrían fabricar muchos más tanques que ellos, señaló el líder comunista.

Cuando Hopkins preguntó cuál era la mejor manera de que los convoyes de ayuda llegaran a la Unión Soviética, Stalin señaló la ruta a través del Círculo Polar Ártico hasta Arcángel, en el noroeste de Rusia. Allí, explicó el dictador soviético, el puerto podría mantenerse abierto todo el invierno gracias a un rompehielos, de modo que los barcos de suministro pudieran atracar en cualquier momento. Agregó también que otra posibilidad era el puerto de Múrmansk, porque estaba libre de hielo todo el año.

En 1940, los alemanes ocuparon Noruega y obtuvieron acceso a sus puertos y aeródromos. Por lo tanto, era vital que los convoyes se mantuvieran a una distancia larga y segura de la costa noruega, donde los nazis montaban guardia, listos para destruir los barcos enemigos tanto en el mar como desde el aire. El transporte de suministros a la Unión Soviética desde el sur estaba completamente descartado, porque los nazis controlaban gran parte del norte de África y el Mediterráneo.

Sin embargo, la ruta de transporte del Ártico estaba plagada de peligros que podían convertir un viaje rutinario en un viaje hacia la muerte en una fracción de segundo. Durante el verano, había luz las 24 horas del día, lo que significaba que el enemigo podía rastrear fácilmente los convoyes. En la oscuridad del invierno, sería fácil confundirse con el entorno, pero la oscuridad total, las tormentas, el mar aterrador, con sus traicioneros icebergs, y el frío brutal, con temperaturas que bajan a alrededor de -50 °C, serían un gran desafío.

Después de una serie de negociaciones oficiales y no oficiales, una delegación británico-estadounidense encabezada por el ministro británico de suministros, Lord Beaverbrook, y el enviado especial de Roosevelt, el diplomático William Averell Harriman, fue a Moscú a fines de septiembre de 1941 para firmar un acuerdo de suministro con Stalin. En la reunión, Lord Beaverbrook enumeró la larga lista de artículos que los aliados occidentales podrían

suministrar de inmediato. Incluía medicamentos, aviones de combate nuevos, caucho, jeeps, tanques, pequeños buques de guerra, alimentos, teléfonos de campaña y hasta 400.000 pares de botas al mes.

"¿Estás contento?", preguntó al terminar Lord Beaverbrook, mirando inquisitivamente a Stalin, quien durante algunos minutos había permanecido inusualmente silencioso. Joseph Stalin asintió y, por una vez, sonrió amablemente.

Otro de los participantes en la reunión, el embajador soviético en Estados Unidos, Maksim Litvínov, no pudo contener su entusiasmo. *"¡Ahora ganaremos la guerra!"*, exclamó, levantándose de la mesa de negociaciones con entusiasmo.

En una carta a Stalin, Churchill enfatizó posteriormente que Gran Bretaña se estaba esforzando en poner en marcha el flujo de suministros de inmediato. Además, le dijo al líder comunista: *"Nosotros nunca hemos pensado en el pago"*.

El primer ministro británico escribió: *"Será mejor que cualquier ayuda que podamos brindarle se establezca sobre la misma base de camaradería que la Ley de Préstamo y Arriendo estadounidense, de la cual no se mantiene una cuenta formal en dinero"*.

El presidente Roosevelt era de la misma opinión y, el 30 de octubre de 1941, envió un telegrama a Stalin para decirle que las entregas por valor de hasta mil millones de dólares serían financiadas sin intereses por la Ley de Préstamo y Arriendo. Esta legislación, que el Congreso había aprobado en marzo de 1941, permitía vender, permutar, pedir prestado y arrendar suministros y equipo militar a países cuya defensa el presidente considerara vital para la seguridad de Estados Unidos. ▸

La Unión Soviética carecía de todo

La lista de cosas que necesitaban los soviéticos era casi interminable. En el momento de la invasión de Hitler, el país carecía casi de todo, desde alimentos y ropa hasta materias primas y medicinas, aviones, buques de guerra y tanques.

Los radicales cambios impuestos por Stalin antes de la guerra habían dejado a la Unión Soviética muy mal equipada para enfrentarse a los alemanes. Vastas zonas agrícolas habían sido confiscadas y colectivizadas a la fuerza, con el resultado de que los campesinos se morían de hambre. Durante la década de 1930, la Unión Soviética llevó a cabo una amplia industrialización para ser autosuficiente en armas y maquinaria. Stalin había dado prioridad a la industria pesada y a la producción de energía, incluyendo las fábricas de hierro, la minería y las centrales eléctricas. A cambio, había descuidado las industrias de bienes de consumo, como la producción de muebles y ropa, y la construcción de viviendas, con un enorme coste humano. A pesar de su fuerte crecimiento durante la década de 1930, la URSS era un país extremadamente pobre en el momento de la invasión nazi. Los soviéticos no tenían cubiertas necesidades básicas como ropa, alimentos y un lugar donde vivir.

***Ucrania había sido brutalmente asfixiada** en los años 30 por Stalin. El resultado fue una grave hambruna y una escasez general de productos agrícolas.*

***Funcionarios soviéticos confiscan** grano oculto en una granja en los años 30.*

1941

Cuatro meses después del inicio de la Operación Barbarroja, el primer convoy de suministros británico llega a la Unión Soviética.

21/6

Alemania lanza la Operación Barbarroja, que incluye el control del puerto de Múrmansk. Stalin se da cuenta del peligro de perder el puerto de abastecimiento y se pone a defender la zona.

22/6 Los soviéticos pasan a formar parte del acuerdo de préstamo-arrendamiento de Estados Unidos. Todos los bienes deben pagarse en oro.

1/10 Se llega a un acuerdo con Gran Bretaña. Los EE.UU. financian todas las mercancías a los soviéticos, pero deben enviarlas en convoyes británicos.

11/10 El convoy PQ 1 llega a Arcángel con 20 tanques, 193 aviones Hurricane y otros suministros.

Tanques británicos Valentine MK II listos para ser enviados desde Birmingham a la Unión Soviética en septiembre de 1941.

Convoyes con las iniciales del comandante

La responsabilidad de dirigir y organizar el flujo de ayuda a la Unión Soviética recayó en el teniente comandante Philip Quellyn Roberts, del Almirantazgo británico. Como recién nombrado oficial de planificación, Roberts tuvo que desarrollar un gran sistema administrativo para gestionar todos los detalles de los convoyes que transportarían los suministros por mar de forma segura.

Roberts tenía muchas cosas de las que ocuparse: carga, cargueros, tripulaciones, instalaciones portuarias, combustible, salidas, llegadas... Todo debía planificarse rápidamente, y Roberts también tenía que proporcionar escoltas para proteger a los vulnerables cargueros en su camino a la Unión Soviética. La tarea principal de las escoltas era rastrear los submarinos atacantes, pero en algunos casos los convoyes también necesitaban una escolta de largo alcance que consistía en un grupo de buques de guerra en alta mar. La misión de estos buques no era seguir al convoy, sino permanecer en la zona por la que este debía pasar, listos para responder a posibles ataques de los buques de guerra alemanes.

En el Almirantazgo, al capitán Roberts le llamaban PQ. Estas iniciales al final se convertirían en las letras de identificación de los convoyes del Ártico. Las flotas de barcos que se dirigían a la Unión Soviética se denominaron PQ, mientras que los convoyes que navegaban en dirección opuesta se denominaron QP. A cada convoy también se le dio un número que indicaba de dónde venía cronológicamente.

Los marinos fueron recibidos con frialdad

El 21 de agosto de 1941, dos meses después de que las fuerzas alemanas invadieran la Unión Soviética, zarpó el primero de los convoyes del Ártico, el Dervish. El convoy constaba de seis buques de carga de diferentes naciones y tenía nueve buques de guerra para su protección. Al igual que con la mayoría de los convoyes posteriores, los barcos se reunieron en Hvalfjörður, al norte de Reikiavik, en Islandia. Con esto como punto de partida, los barcos procedentes de Estados Unidos podrían evitar Gran Bretaña.

Con 15 cazas Hawker Hurricane, 1.500 botas militares y 10.000 toneladas de caucho, el convoy partió hacia Arcángel. El viaje transcurrió sin problemas y, el 31 de agosto de 1941, los barcos llegaron a su destino sin sufrir una sola baja.

"Estuvo oscuro la mayor parte del tiempo y no hubo incidentes ni en el viaje de ida y ni en el de vuelta. La inteligencia alemana parecía haberse derrumbado por una vez", señaló Ken Allen, un marinero del carguero británico New Westminster City.

Pero, si los miembros de la tripulación esperaban una cálida bienvenida en la Unión Soviética, se ▸

Los marineros aliados recibieron un libro de frases para hacerse entender en los puertos soviéticos.

El libro de frases contenía las oraciones y palabras más comunes.

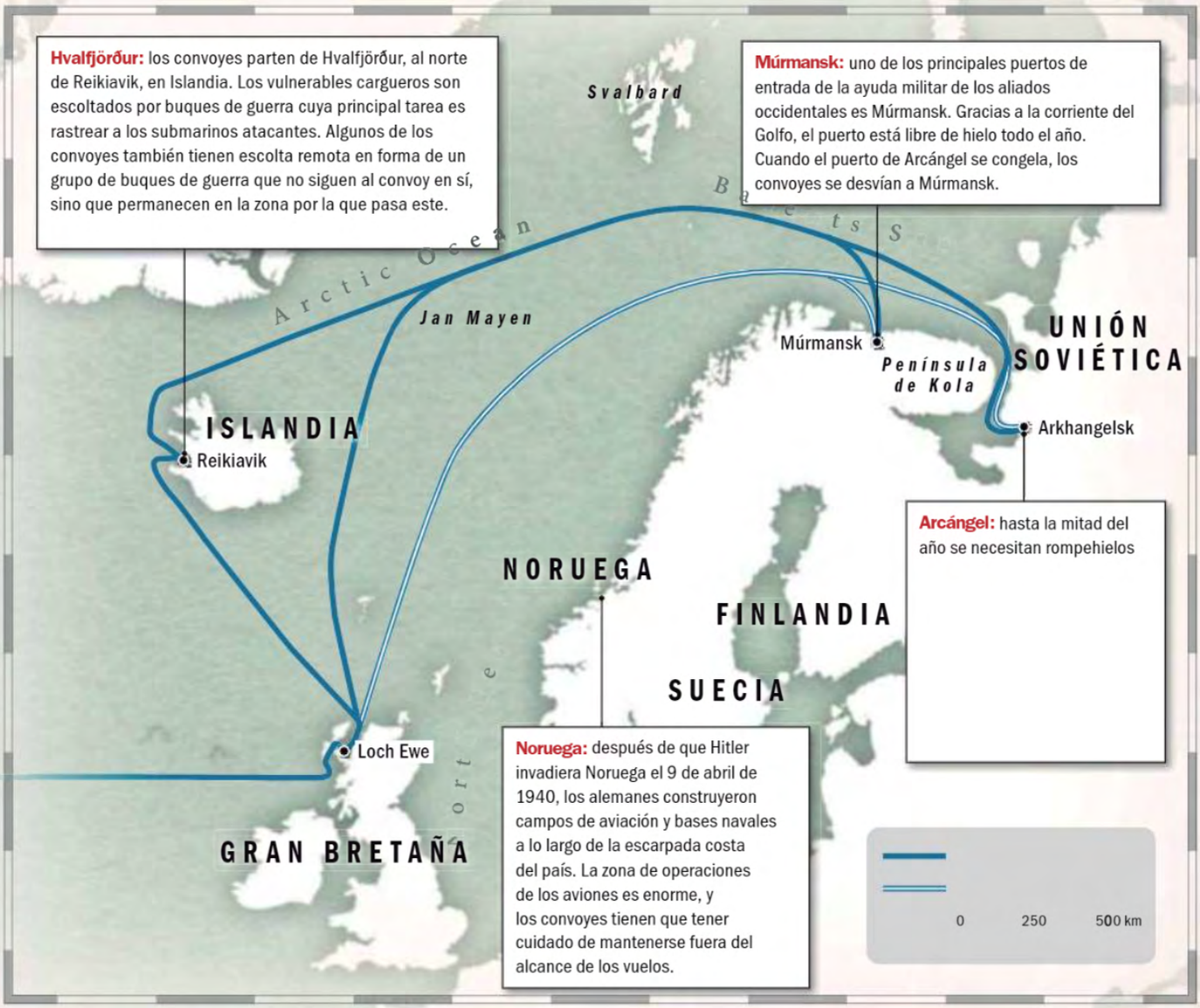
offline

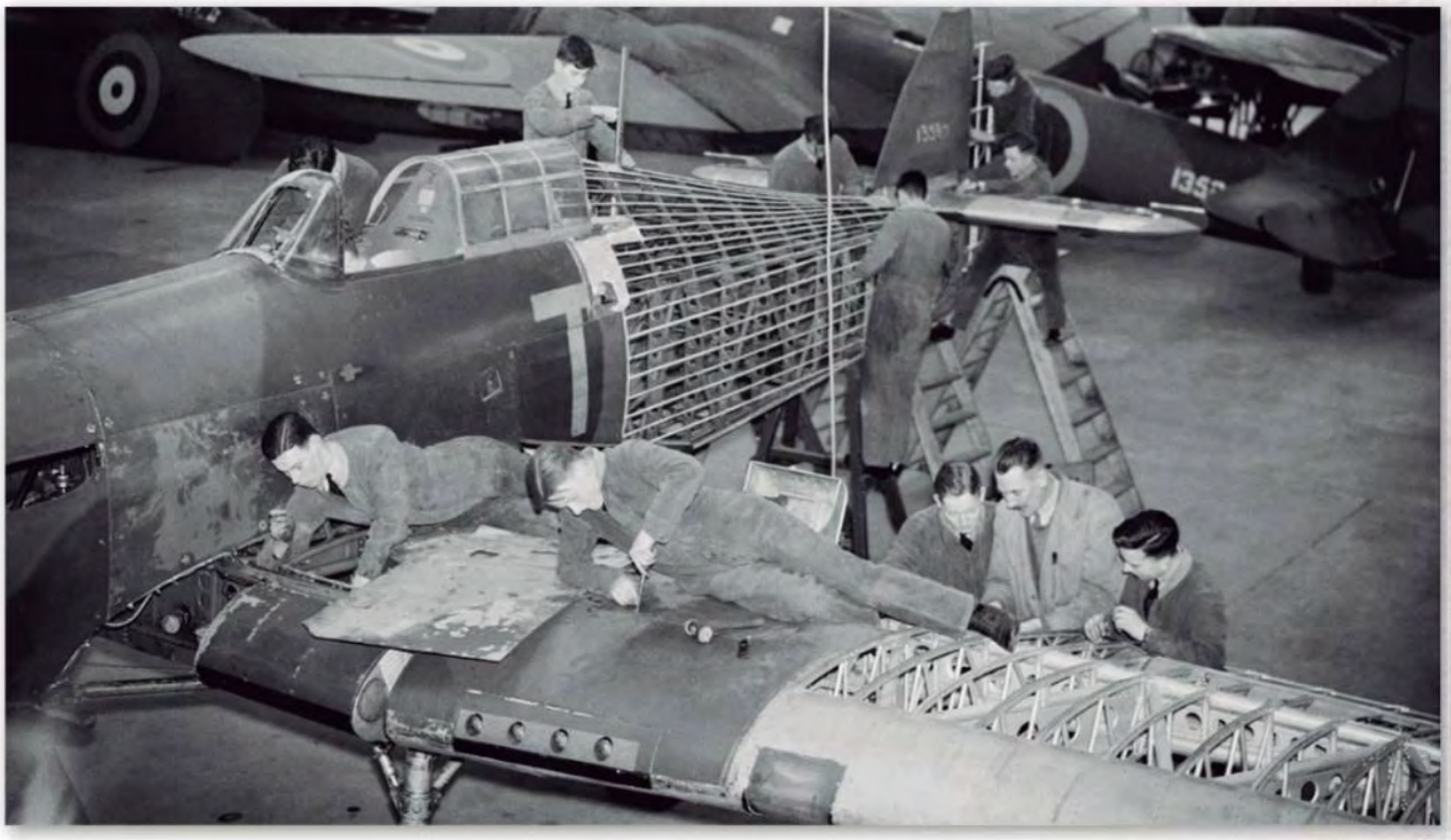
La ruta iba de Islandia a Múrmansk y Arcángel

Los barcos de los convoyes árticos procedían de muchas naciones, pero normalmente se reunían antes de partir en el profundo fiordo de Hvalfjörður, al norte de Reikiavik, en Islandia. Desde allí, el viaje a la Unión Soviética seguía una de las rutas marítimas más peligrosas de la época: subir por la costa noruega y atravesar el mar de Barents hasta los puertos de Arcángel y Múrmansk.

A bordo de los convoyes, que navegaron desde agosto de 1941 hasta mayo de 1945, los marineros lucharon no sólo contra los submarinos, aviones y barcos alemanes, sino también contra el frío extremo del mar de Barents, las enormes el sur, en la que los buques debían navegar más cerca de Noruega y pasaban al sur de Bear Island, la más meridional de las islas Svalbard.

El mar de Barents *fue muy temido, incluso por marineros experimentados.*





llevaron una triste decepción: según Ken Allen, la recepción en el norte fue al menos tan fría como el clima.

"A pesar de que llevábamos suministros de guerra a Rusia, en ese momento había muy poca cooperación por parte de los rusos. Debíamos atracar en Arcángel, pero al llegar al muelle no había nadie para coger las cuerdas. Nuestros tripulantes fueron detenidos por guardias armados porque no teníamos pases para tierra. Al final vinieron funcionarios y emitieron algunos pases, pero cuando se bajó la pasarela, nos quitaron los pases y no nos permitieron desembarcar durante varios días", dijo un decepcionado Allen.

Los marineros tuvieron que hacer la descarga ellos mismos, pero cuando comenzaron a vaciar una de las bodegas de madera, recibieron ayuda de un grupo inesperado: numerosas mujeres aparecieron de repente y se aseguraron de que la madera fuera apilada en tierra firme. Más tarde, al igual que el viaje de ida, el viaje de regreso transcurrió sin problemas mayores. Hacía muy buen tiempo y el ejército alemán brillaban por su ausencia; en general, el convoy fue bendecido con lo que podría describirse como la suerte de un principiante, dados los desastres que vendrían luego.

"Los alemanes no se dieron cuenta de lo que estábamos haciendo", recordó el operador de radio Eric Alley, quien sirvió en uno de los destructores del convoy.

La resplandeciente belleza del océano Ártico

El primer convoy que recibió el nombre de las iniciales de Philip Quellyn Roberts fue el PQ 1, que partió de Islandia el 29 de septiembre de 1941. Constaba de 11 buques de carga cargados con materias primas, además de 20 tanques y 193 aviones Hurricane embalados en cajas. Este viaje también transcurrió sin problemas.

"No había una amenaza real del enemigo en esta etapa de la guerra, lo cual fue realmente una suerte, ya que era verano en el norte y teníamos 24 horas de luz diurna, aparte de ocasionales manchas de niebla en el Mar de Barents. Fue una experiencia inusual estar de guardia desde la medianoche hasta las 04:00 y que el sol aún brillara", dijo John Squires, del destructor británico HMS *Impulsive*. El marinero estaba emocionado tanto por la camaradería del convoy como por los atisbos de belleza abrumadora que los marineros experimentaron mientras se abrían paso a través del paisaje polar.

"Eran esos tiempos, durante los largos días y noches de los viajes en convoyes, en los que los talentos de quienes trabajaban en las compañías navieras salían a la luz: confección de modelos, bordado, dibujo, confección de alfombras, todo lo que se te ocurra. Para evitar al enemigo, tuvimos que navegar hacia el Mar de Groenlandia entre Bear Island y Spitsbergen. Esas aguas del Ártico son famosas por la niebla, y estar en medio de una densa niebla rodeado de muchos barcos, forzando ▸

Uno de los mejores aviones de la guerra, *el Hawker Hurricane, se fabricó en Inglaterra. El tipo que recibió Stalin era, en 1941, muy superior a cualquier avión soviético.*

Soldados soviéticos *frente a su tanque británico en el frente de Murmansk en 1941. Los tanques se dirigieron directamente desde el puerto hacia el frente.*

la vista por si alguno se acerca demasiado, resulta aterrador. Pero en una noche de luna, el norte puede ser bastante agradable. Recuerdo que una noche había mucha niebla y luz de luna, y alrededor de la proa del barco había una media luna blanca, como un arco iris en miniatura pero de color blanco puro. Además, estaba el hermoso espectáculo de la aurora boreal. Son enormes cintas de colores fabulosos, que bailan y parpadean contra la oscuridad de la noche, y cuando nos acercábamos a nuestro destino, navegamos a través del mar de hielo. A veces en los témpanos de hielo flotantes había una o dos focas que, pensé, nos miraban con reproche por perturbar la paz".

Café con los dientes castañeteando

Los convoyes PQ 1, 2, 3, 4 y 5 navegaron en el otoño y principios del invierno de 1941 sin perder ni un solo barco. Pero durante el invierno, en particular, los marineros ciertamente no lo tuvieron fácil. Las olas heladas bañaban con frecuencia la cubierta y se congelaban al instante. Para evitar que el hielo añadiera tanto peso a un lado del barco como para mandarlo a pique, la tripulación tenía que estar constantemente tirándolo de vuelta al mar. Luego si los hombres hacían un breve descanso para fortalecerse con una taza de café caliente, los dientes les castañeteaban contra la taza de forma tan ruidosa que parecía que se les iba a saltar el esmalte.

John Douglas-Hiley, que sirvió en el dragaminas Bramble en la escolta que acompañó al PQ 2, recordó el frío extremo que se metía hasta los tuétanos en la última parte del viaje a Arcángel, un frío que al parecer los lugareños no consideraban que tuviera nada de especial:

"Mientras esperábamos para entrar en el río Dvina y llegar a Arcángel, nos recibió un pequeño remolcador rompehielos ruso. Aunque solo era fines de septiembre, todos nos habíamos 'reforzado' con ropa gruesa: dos pares de calcetines y un par de medias de lana engrasada debajo de las botas de mar de cuero. La oficial de máquinas rusa del remolcador, una mujer joven, subió a cubierta para mirarnos. Llevaba una camisa de manga corta, pantalones y zapatos ordinarios y se quedó allí durante algún tiempo sin que se le pusiera la piel de gallina. Quedamos asombrados e impresionados".

Primer destructor alcanzado por un torpedo

El PQ 6 fue el primer convoy en tener problemas, aunque manejables. En diciembre de 1941, cuatro destructores alemanes intentaron enfrentarse a la escolta del convoy, pero después de un breve intercambio de disparos, los alemanes se retiraron. Como estaba previsto, llegó a Arcángel el 20 de diciembre. Sin embargo, varios barcos del convoy se congelaron y se vieron obligados a pasar el invierno allí, lo que llevó a que los convoyes posteriores fueran dirigidos a Múrmansk, donde el puerto se mantenía libre de hielo durante todo el año.

La oficial de máquinas rusa del remolcador, una mujer joven, subió a cubierta para mirarnos. ● Marinero británico John Douglas-Hiley, a su llegada a Arcángel.

A principios de 1942, el convoy PQ 8 tuvo una escalofriante prueba de lo letales que podían llegar a ser las aguas heladas. Al noreste de la bahía de Kola, cerca de la entrada al puerto de Múrmansk, el destructor *Matabele* fue repentinamente torpedeado por un submarino alemán la noche del 17 de enero. El torpedo atravesó el casco de hierro de la nave, que explotó en un infierno de llamas. Una columna de fuego subió con un rugido más de 200 metros hacia el cielo negro y los supervivientes del barco en llamas no tuvieron más remedio que saltar al mar helado. Apenas dos minutos después del ataque, los restos del destrozado *Matabele* se hundieron bajo las olas.

Cuando el dragaminas *Harrier* llegó inmediatamente después, listo para rescatar a los marineros náufragos, la tripulación fue recibida por un espectáculo horrible: cadáveres con chalecos salvavidas flotaban sobre la superficie espumosa del mar. Solo dos de los 238 miembros de la tripulación del *Matabele* escaparon de morir congelados en la tragedia, lo que dejó una cosa meridianamente clara: cualquiera que terminara en las olas del Ártico tenía solo unos segundos para hacer las paces con Dios antes de perecer.

La muerte podía tomar muchas formas en los convoyes que transitaban por uno de los mares más fríos del planeta, el lugar que los marineros de la época apodaban El Salón del Diablo. Y si los marineros hubieran pensado que con la pérdida de *Matabele* habían visto lo peor, pronto se verían desengañados. Una pesadilla acababa de comenzar: los peligros acechaban por todas partes en el peligroso trayecto que Winston Churchill describiría correctamente como *"el peor viaje del mundo"*.

***Los convoyes** también transportaban alimentos y ropa imprescindibles para la población civil de la Unión Soviética, que luego se distribuían desde almacenes.*

FÁBRICAS,
niños, grano y ganado, trasladados

Para la Unión Soviética, la invasión alemana fue el comienzo de una carrera por la supervivencia. El personal de Stalin elaboró rápidamente un plan a gran escala para proporcionar suficientes alimentos, suministros y mano de obra para una guerra prolongada. Los convoyes del Ártico eran solo una pieza del rompecabezas.

Ocho días después de la invasión, el 30 de junio de 1941, Stalin se dio cuenta de que la industria soviética de Ucrania, la de cerca de Leningrado y la de Moscú estaban en peligro. Por ello, creó el Comité de Defensa del Estado para coordinar el traslado de la industria hacia el este, lejos de la línea del frente. La dirección comunista también decidió evacuar a los niños y a los elementos vitales de la producción agrícola a un lugar seguro, lejos de los combates.

La evacuación tuvo lugar paralelamente a una gran movilización del ejército y a la vez que los diplomáticos del Comité de Defensa del Estado iniciaban las negociaciones para ayuda de los aliados a través de convoyes. La última pieza del rompecabezas de la supervivencia fue el severo racionamiento de prácticamente todo. Stalin estaba haciendo todo lo posible para asegurar la supervivencia de la Unión Soviética. El Comité de Defensa del Estado tenía autoridad ilimitada para evacuar personas y equipos y creó un Consejo de Evacuación en cada región. En los pocos casos en los que las fábricas no pudieron ser trasladadas, fueron destruidas para evitar que cayeran en manos alemanas.

Las fábricas...

En primer lugar, se trasladaron las existencias y, a continuación, los especialistas dividieron los equipos en categorías indicando su importancia y el orden en que debían ser reubicados.

Y los niños...

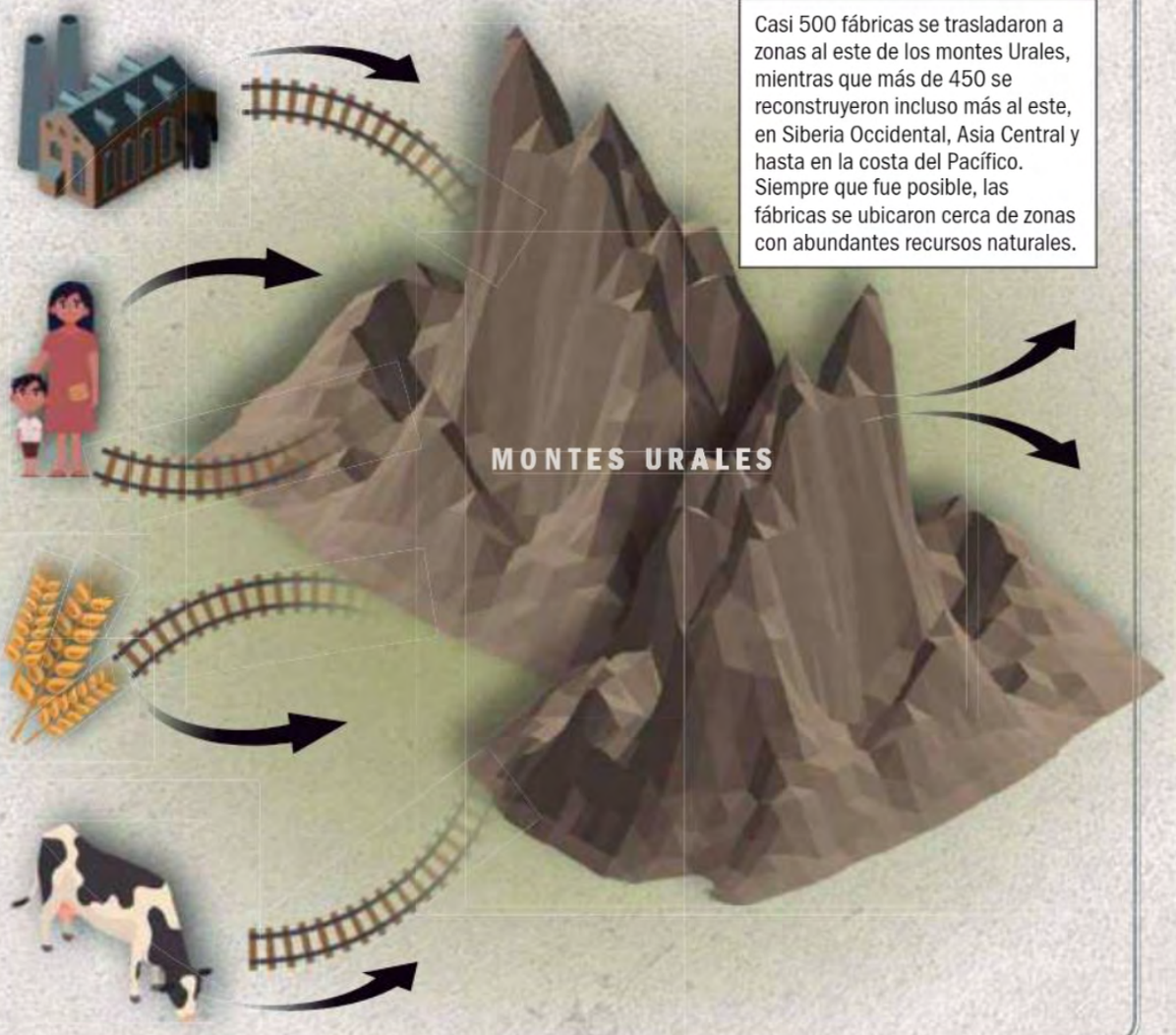
Los niños soviéticos fueron enviados lejos de sus familias a un lugar seguro en el este.

Y los graneros...

Una de las máximas prioridades era trasladar los grandes almacenes de grano para asegurar suficiente comida para el Ejército Rojo.

Y también el ganado...

El ganado también se transportaba en tren para formar rebaños en las explotaciones recién establecidas en el este.



...se trasladaron a otro lugar

Casi 500 fábricas se trasladaron a zonas al este de los montes Urales, mientras que más de 450 se reconstruyeron incluso más al este, en Siberia Occidental, Asia Central y hasta en la costa del Pacífico. Siempre que fue posible, las fábricas se ubicaron cerca de zonas con abundantes recursos naturales.

MOVILIZACIÓN
del Ejército Rojo

El increíblemente rápido avance alemán llevó a la Unión Soviética a ordenar una movilización masiva sin precedentes. Millones de hombres de hasta 50 años fueron enviados a las trincheras.

La Unión Soviética llamó a filas a **5,3 MILLONES** de hombres adicionales en los primeros ocho días de la guerra, lo que duplicó el tamaño del Ejército Rojo.

Primera movilización

Ya el 22 de junio, el ejército ordenó la movilización general. Cualquier hombre de 19 años debía alistarse en el Ejército Rojo, mientras que los de 18 años podían presentarse como voluntarios. Varios millones de hombres se presentaron en los puntos de reunión en los primeros días de la guerra, temerosos de que la lucha terminara antes de tener la oportunidad de defender su patria.

Segunda movilización

Las catastróficas pérdidas y la amenaza de una derrota en los primeros meses de guerra obligaron al gobierno a ampliar la movilización en julio de 1941. Ahora debían alistarse todos los hombres de entre 17 y 50 años. El ejército también levantó la prohibición de reclutar a los descendientes de los elementos considerados poco fiables, como los antiguos oficiales del zar, los sacerdotes, la nobleza y los cosacos.

Las reservas de mano de obra de la Unión Soviética *eran enormes. Tenía una población de casi 160 millones de habitantes, tres veces la de Alemania.*

Los hombres de Siberia se libraron

A pesar de la gran movilización, millones de hombres de Siberia y Extremo Oriente no fueron reclutados por el ejército. En cambio, debían servir como reservas en caso de guerra con Japón. Además de la población siberiana, otros grupos de ciudadanos quedaron exentos. Los hombres que trabajaban en la recolección y la explotación forestal, los que navegaban por los grandes ríos de la Unión Soviética y los que servían en las fábricas de armas debían seguir trabajando. Los artistas, actores y deportistas también estaban exentos del servicio militar, mientras que los ciudadanos soviéticos de origen alemán, rumano, finlandés, griego, chino y japonés tampoco eran llamados a filas.

- **Hombres siberianos**
- **Agricultores**
- **Artistas y actores**

EL RACIONAMIENTO
incluyó todo

Todo, excepto el vodka y el té, estuvo racionado desde los primeros días de guerra. Incluso en el gélido invierno, la gente tenía que prescindir del carbón y vivir a base de pan y repollo.

Alimentos

Toda la industria se destinó al ejército y la producción de alimentos ordinarios disminuyó drásticamente. Ya no se podía comprar carne, leche ni otros productos.

Sopa de col

La comida habitual era la sopa de col. Rara vez era muy espesa, pero seguía siendo una forma de alimentación.

Las cartillas de racionamiento *se convirtieron en parte de la vida cotidiana ya en 1941.*

Jabón

Incluso el jabón era imposible de conseguir, por lo que los trabajadores de las fábricas se iban a la cama cubiertos de aceite y suciedad. La falta de higiene contribuía a la enfermedad y a la muerte.

Carbón

El carbón estaba reservado para las fábricas de armas y el Ejército Rojo. Incluso en el gélido invierno soviético, los civiles tenían que arreglárselas sin carbón para la calefacción.

Verduras

Los dirigentes comunistas relajaron su ideología y dejaron que los ciudadanos particulares cultivaran algunas verduras en sus jardines.

gua

El agua no estaba racionada, pero los soldados tenían que conseguirla ellos mismos en los ríos cercanos. Solo tenían vodka y té en sus raciones.

Los hombres y los niños murieron primero

Los historiadores han analizado el número de muertos civiles soviéticos y han llegado a la conclusión de que la falta de alimentos afectó primero a los niños. En los dos primeros años de guerra, la mortalidad infantil aumentó enormemente, pero los ancianos y los enfermos también pagaron un alto precio. Parte de la explicación reside en las penurias sufridas antes de que todo se trasladara más allá de los montes Urales. A partir de 1943, el panorama cambió, y los que murieron de hambre fueron principalmente los hombres de 30 a 59 años. Por alguna razón desconocida, las mujeres salieron relativamente bien paradas, tal vez porque sus cuerpos más pequeños podían soportar mejor el repentino descenso en la ingesta de alimentos. A diferencia de otras hambrunas, durante la Segunda Guerra Mundial los soviéticos murieron de hambre sin padecer también una enfermedad. Normalmente, la muerte es una combinación de inanición y enfermedad, como la fiebre tifoidea, en el cuerpo debilitado.

CONVOYES
para aliviar la escasez

La última pieza del rompecabezas de la supervivencia era aliarse con los enemigos ideológicos de los soviéticos en Estados Unidos y Gran Bretaña. Las dos naciones debían ayudar a reducir el hambre y proporcionar armas y combustible para la lucha.

Convoyes Árticos

Desde el oeste, las mercancías entraban por el estrecho corredor libre de hielo del mar de Barents hasta los puertos de Múrmansk y Arcángel. Desde allí, la ayuda se enviaba al sur por ferrocarril.

Ruta Persa

Cuando los aliados recuperaron el control de África y Oriente Medio, empezaron a llegar mercancías de la India y otros lugares a través de Irán.

Como la Unión Soviética no estaba en guerra con Japón, Estados Unidos podía enviar ayuda a través del Pacífico a los puertos del este del país. No se permitían armas en la ruta, por lo que solo llegaban alimentos, repuestos y combustible. Luego, les esperaba un largo viaje hacia el oeste, a menudo retrasado por los transportes de tropas en las vías férreas.

BLITZKRIEG EN EL ÁRTICO

> Debes tomar esos ridículos 100 kilómetros hasta Múrmansk.
>
> **Adolf Hitler, en la campaña del Ártico.**

Batalla de Múrmansk, 1941

La ofensiva terrestre en el Ártico *comenzó en las primeras horas del 29 de junio de 1941, cuando las tropas alemanas iniciaron el avance sobre Múrmansk.*

Blitzkrieg en el Ártico

Solo 100 "ridículos" kilómetros se interponían entre las fuerzas de élite alemanas y el control de Múrmansk, en la Unión Soviética, en 1941. Aunque la distancia era corta, la guerra en el Ártico sería brutal. Las plagas de mosquitos y la permanente luz del día desgastaron la moral nazi mientras los soldados soviéticos montaban una defensa desesperada.

Por Stine Overbye

El Führer señaló con el dedo índice el mapa de Múrmansk desplegado sobre la mesa que tenía delante. La importante ciudad portuaria se encontraba en la costa del Mar de Barents, 200 kilómetros al norte del Círculo Polar Ártico. El agua de mar cálida de la corriente del golfo mantenía Múrmansk libre de hielo durante todo el año, el único puerto del norte de la Unión Soviética donde se daba ese fenómeno. Para Adolf Hitler, tomar la ciudad era vital para bloquear los suministros militares que, según pensaba, llegarían de Estados Unidos y Gran Bretaña a la Unión Soviética para contribuir al esfuerzo bélico.

Al lado de Hitler, en la reunión de abril de 1941, estaba Eduard Dietl, comandante del Cuerpo de Montaña de Noruega, que el año anterior había participado en las sangrientas batallas de Narvik en Noruega. Sobre el papel, la tarea de Dietl parecía simple: los alemanes conquistarían Múrmansk desde el norte mediante una gran maniobra de pinza a través del páramo ártico. La operación también permitiría a los nazis obtener el control del ferrocarril que unía la ciudad portuaria con el resto de la Unión Soviética en el sur. Desde su puesto en Noruega, Dietl dirigiría una parte de la campaña, la Operación Zorro de Platino, que primero aseguraría las minas de níquel de importancia militar en Kolosjoki, en la región de Petsamo, en el norte de Finlandia. El avance luego continuaría hacia Múrmansk, donde el Cuerpo de Montaña de Dietl rodearía y destruiría al 14º Ejército soviético.

"Todo se sostiene o se cae con tu Cuerpo de Montaña, Dietl. Debes tomar esos ridículos 100 kilómetros hasta Múrmansk y acabar con ese fantasma de una vez por todas", ordenó Hitler.

Eduard Dietl era el confidente y buen amigo de Hitler y, a diferencia de otros generales, no se contenía si no estaba de acuerdo con el líder nazi.

"Mein Führer, allá arriba el paisaje se ve como cuando se creó el mundo. Es un desierto sin bosques, caminos ni personas, solo piedra y grava. Alrededor de Múrmansk hay una zona inhabitable de 100 kilómetros que protege la ciudad con la misma eficacia que un escudo blindado", advirtió.

A pesar de las dudas del general, Hitler estaba convencido de que el enfrentamiento con los soviéticos se desarrollaría sin problemas y de que el Ejército Rojo se derrumbaría en poco tiempo. Los líderes nazis se mostraban tan convencidos de una victoria rápida que imprimieron invitaciones para un banquete de celebración por anticipado. El éxito iba a celebrarse en el Hotel Arktika de Múrmansk el 20 de julio de 1941, justo un mes después del inicio de la ofensiva terrestre. Pero las invitaciones terminaron acumulando polvo en un cajón de escritorio.

***Desde el intento de golpe de Estado de los nazis** en 1923, Hitler y Dietl eran muy amigos. El general apoyó lealmente a Hitler durante casi 20 años.*

Plan para rodear Múrmansk

Por la información que había recibido de los oficiales de su Estado Mayor, Dietl sabía que la tundra estaba lejos de ser "ridícula". Más bien, el terreno proporcionaba una barrera natural para el avance de cualquier ejército y era una

defensa natural ideal para las tropas soviéticas en aquel inhóspito territorio.

Por eso el general le dejó claro a Hitler que su Cuerpo de Montaña de élite necesitaba hombres y equipos adicionales si se pretendía que la Operación Zorro de Platino tuviera alguna posibilidad de éxito y las tropas cruzaran la tundra hasta Múrmansk. Se necesitaban soldados, trabajadores para las carreteras, animales de carga, grúas y armas pesadas.

"Veré qué puedo hacer", prometió Hitler.

La misión de Dietl formó la mitad de la pinza de la Operación Zorro de Platino. Se esperaba que la otra mitad, con el nombre en clave de Operación Zorro Ártico y bajo el mando del general Hans Feige, lanzara un ataque en cuña contra la Unión Soviética, tomara la ciudad de Salla y avanzara rápidamente hacia el este hasta el cruce de Kandalaksha, donde las fuerzas germano-finlandesas podrían tomar el control del ferrocarril de Múrmansk. Al cortar el enlace, los alemanes evitarían que los soviéticos transportaran suministros a su larga línea de frente. El ferrocarril también sería una ayuda inestimable para las tropas de Dietl.

Hitler accedió a los deseos de Dietl, incorporó la campaña a la ofensiva de verano de 1941 y ordenó al Cuerpo de Montaña que cruzara la frontera entre Finlandia y la Unión Soviética el 29 de junio. Los guardias fronterizos finlandeses permanecerían en sus posiciones actuales, mientras que la Luftwaffe apoyaría el avance de las tropas de montaña con ataques de bombarderos en picado Stuka tanto el 29 de junio como la mañana del 30.

La artillería y las bombas de los Stuka harían todo el trabajo pesado, tras lo cual el Cuerpo de Montaña derrotaría al Ejército Rojo en el terreno más difícil. Pero Dietl pronto descubrió que las dificultades de un terreno agotador no eran el único desafío. Incluso durante el verano, el clima del Ártico era un oponente implacable.

El nerviosismo iba por dentro

En Petsamo, en la frontera entre Finlandia y la Unión Soviética, miles de bien entrenados soldados alemanes y austríacos esperaban impacientes la orden de atacar a finales de junio. El Cuerpo de Montaña de Dietl constaba de dos divisiones con una fuerza combinada de 27.000 hombres, todos ansiosos por comenzar a luchar después de sus victorias en Noruega el año anterior.

"La noche fue húmeda y con mal tiempo. Estaba oscuro, con el sol de medianoche escondido detrás de una capa baja de nubes. Los caballos y las mulas habían sido desenganchados de los carros y buscaban comida entre los matorrales. A ambos lados del camino de grava, grupos de soldados con equipo de combate completo hablaban de la próxima misión en voz baja y susurrante", escribió el oficial de las SS Karl Springenschmid sobre la espera en Petsamo el domingo 22 de junio del año 1941.

La construcción de Múrmansk *comenzó en 1915 para proporcionar un puerto soviético libre de hielo al norte. Más tarde, alrededor del ferrocarril y el puerto, creció una ciudad.*

Se habían hecho apuestas sobre cuándo se produciría la toma de Múrmansk. A todo el mundo le habían hablado de los 100 "ridículos" kilómetros que había que recorrer. Para las tropas que habían marchado diez veces esa distancia bajo el fuego, no parecía tan difícil. Los soviéticos eran el elemento desconocido. ¿Sería fácil vencerlos? Esa era la gran pregunta.

En el camino de grava embarrado se alineaba una columna interminable de vehículos y armas: camiones con provisiones y municiones, cañones de campaña, armas antiaéreas, tanques, ambulancias, carretas tiradas por caballos, vehículos militares, todo un ejército invasor, apoyado por 190 aviones de combate de la Luftwaffe y unos 6.000 animales de carga.

"Hay algo impresionante en un despliegue como este, una muestra de poder que da confianza a los soldados", señaló Springenschmid.

El oficial superior de suministros del cuerpo, el capitán Vilhelm Hess, compartía el entusiasmo de Springenschmid. Él también confiaba en la victoria, pero el miedo acechaba detrás de la fachada de valentía.

"Me sentí orgulloso y agradecido por lo que habíamos logrado. Pero, al mismo tiempo, estaba demasiado tenso y era demasiado consciente de la importancia del momento para poder relajarme. Seguía preguntándome cómo resultarían las cosas. Rusia se extendía ante nosotros como una tundra interminable. En comparación con la nueva misión, la campaña noruega parecía un ejercicio de entrenamiento insignificante", escribió Hess en una sombría nota personal.

"El coloso del Este es una gran potencia. Ponerlo de rodillas en medio de una guerra con Inglaterra es una empresa cuya escala y significado nosotros, unos meros subordinados, no podemos comprender", señaló Hess, y agregó como para tranquilizarse a sí mismo: *"Nos inclinamos con asombro ante la visión, la audacia y la decisión del Führer. Eso es lo único que podemos hacer. Solo* ▸

HECHOS

Antes de la ofensiva alemana de 1941, los soviéticos situaron **50.000 efectivos del ejército y la marina** en la vasta región de Múrmansk y sus alrededores. Poco antes del primer ataque alemán, se reforzaron las posiciones defensivas de la zona.

Las tropas estaban equipadas para terrenos extremos

Las tropas de montaña alemanas y austriacas eran soldados de élite entrenados para operaciones de guerra difíciles en terrenos como la montaña y la tundra. En la Segunda Guerra Mundial, lucharon desde Creta hasta el Ártico, y desde Francia hasta el Cáucaso.

Como reclutas, todas las tropas de montaña juraron lealtad a Hitler con estas palabras "Presto a Dios este santo juramento de que rendiré obediencia incondicional al Líder del Reich y del pueblo alemán, Adolf Hitler, comandante supremo de las Fuerzas Armadas, y que como valiente soldado estaré en todo momento dispuesto a dar mi vida por este juramento". Desde su creación en 1938, el Cuerpo de Montaña de Hitler proporcionó a Alemania soldados de élite físicamente aptos y entrenados para operar durante todo el año en condiciones difíciles y volátiles.

Las tropas de montaña tenían fama de ser extremadamente hábiles, y en sus uniformes lucía la flor de montaña edelweiss. Además de la formación básica de infantería, las tropas de montaña alemanas y austriacas fueron entrenadas para operar de forma silenciosa e invisible en terrenos alpinos extremos. También aprendieron a escalar, esquiar, hacer rappel, leer mapas y navegar en altitudes en las que las temperaturas podían caer en picado en un instante hasta 51 grados bajo cero. Para estos soldados, era vital poder reconocer las señales de cambios meteorológicos inminentes y las zonas de peligro de avalancha.

Normalmente, las tropas de montaña avanzaban en una columna en zigzag, aprovechando la protección natural del terreno, e iban dejando espacios para minimizar las pérdidas en caso de avalancha. Las tropas de montaña eran expertas en cruzar ríos rápidos en botes de goma y en construir puentes de cuerda y pontones. Su talento también se extendía a la construcción de búnkeres, cabañas de nieve y refugios bajo las rocas, que aislaban con tierra y líquenes.

el Cuerpo de Montaña llevaba una *Bergmütze*, con un emblema de edelweiss de metal blanco en el lado izquierdo. La flor también estaba tejida en la tela de la parte superior de la manga derecha

EQUIPO ESPECIAL: las tropas de montaña solían llevar un par de esquís de madera con marcas verdes cuando operaban en terreno nevado. También llevaban un picahielo, que también podía utilizarse como bastón, así como

EL UNIFORME: en el campo, el uniforme de las tropas de montaña consistía en una chaqueta de esquí de lana de color hueso y pantalones de lana de color verde grisáceo o pantalones cortos hasta la rodilla en verano. Usaban botas alpinas especiales adecuadas para senderismo, escalada y esquí.

EQUIPAMIENTO: a diferencia de otros soldados, las tropas de montaña no llevaban más de lo que podían meter en sus mochilas de lona verde. El exceso de equipo se transportaba en mula.

EXPLOSIVOS: las tropas de montaña estaban entrenadas para manejar explosivos, que se utilizaban para volar las rocas que bloqueaban el paso o despejar nuevos caminos o rutas de suministro.

por lo general, las tropas de montaña utilizaban armas de artillería y combate cuerpo a cuerpo, como el lanzallamas, especialmente cuando atacaban posiciones fortificadas. También iban armados con un fusil especial, el Gewehr 33/40. Los que manejaban la ametralladora llevaban una MG34 o una MG42 y disponían de más munición que el resto de la infantería.

él ve la necesidad y las posibilidades de todo esto".

Según el capitán Hans Rüf, las victoriosas tropas de montaña estaban ansiosas por entrar en batalla.

"La tensión era casi insoportable. Nos enfrentábamos a un enemigo nuevo y desconocido, y todo parecía suceder lentamente, demasiado para soldados que tenían los nervios a punto de estallar. 'Nos vemos en Múrmansk', gritó alguien a los camaradas que pasaban, y estos maldijeron y respondieron: '¡Nos vemos en la fosa común!'. En general, sin embargo, la moral era alta y el estado de ánimo bullicioso", recordó Rüf.

Enemigo se defendió con ferocidad

El Cuerpo de Montaña planeó lanzar su ataque en la brillante noche de verano del Ártico. A las 03:00 del domingo 29 de junio de 1941, los soldados estaban listos para asaltar el desierto ártico. Pero el tiempo parecía amenazador.

"De repente, la niebla llegó arremolinándose desde la costa, y las crestas y hondonadas se cubrieron de blanco. Toda la zona de ataque estaba cubierta por un velo impenetrable", escribió Rüf.

La densa niebla imposibilitó el despegue de los bombarderos Stuka y debilitó las posiciones soviéticas más cercanas a la frontera. Pero no había tiempo que perder. El avance tenía que seguir adelante según lo planeado.

Junto con el comandante del ejército alemán en Noruega, el coronel general Nikolaus von Falkenhorst, Eduard Dietl estableció un puesto de observación en una colina. Desde allí, ambos seguirían el ataque a los búnkeres de hormigón de los soviéticos que, pese a la poca visibilidad, distinguían en las cimas de las montañas desnudas.

Al toque de las tres, se oyó la señal que ordenaba el ataque a través del mar de niebla. Inmediatamente, las tropas de montaña salieron de sus escondites, escalaron formaciones rocosas y se dirigieron hacia los búnkeres. Los soldados avanzaron en grupos, aprovechando la protección natural del terreno y buscando cada tanto refugio detrás de afloramientos rocosos y arbustos al amparo de las bombas de humo. Fue la capacidad inigualable de las tropas de montaña para moverse en terrenos difíciles lo que les permitió acercarse sigilosamente al enemigo, y el ataque pilló a los soviéticos completamente desprevenidos. Aun así, respondieron con una lluvia de proyectiles, lo que obligó incluso a Dietl y Falkenhorst a ponerse a cubierto varias veces. ▸

HECHOS

Un recuento realizado el 30 de abril de 1942 mostró que el Cuerpo de Montaña de Noruega incluía

73.978
hombres y
8.913
caballos.

Las tropas de montaña entrenaban *y cuidaban a los animales de tiro locales allí donde estuvieran. Esto incluía a los perros soviéticos de arrastre de trineos, que se utilizaban mucho en el terreno que rodea a Múrmansk.*

A algunos soldados les habían amputado los brazos o las piernas y trataban de gatear para ponerse a salvo. ■ Enfermera Varvara Bichik, sobre las víctimas del avance alemán.

Los búnkeres soviéticos *de Titovka estaban llenos de soldados que no dudaron en sacrificar sus vidas por su patria, pero aun así los alemanes los tomaron fácilmente.*

"Cada vez que llegaban las salvas soviéticas, tenían que tirarse al suelo", señaló Hess sobre los hombres en el puesto de observación.

Enmascarada por la niebla, la 13ª Compañía del 137° Regimiento maniobró hasta las posiciones soviéticas en la estratégicamente importante Altura 204. La tarea de las tropas era eliminar las posiciones enemigas en la cima y hacer un agujero en la línea defensiva soviética, lo que permitiría el avance de todo el regimiento hacia el valle de Titovka. Desde allí podrían alcanzar su primer objetivo: asegurar el puente sobre el río Titovka, que conectaba con la carretera de Múrmansk.

Las tropas de montaña asaltaron los búnkeres con fuego de ametralladoras, granadas de mano y un infierno de lanzallamas. Pero esto no rompió el espíritu de los soviéticos, que, contrariamente a las expectativas del Cuerpo de Montaña, lucharon hasta la última gota de sangre. Los alemanes tuvieron que atacar búnker tras búnker y aplastar a los soldados que estaban dentro.

"Los rusos lucharon con valor desesperado y defendieron todas y cada una de sus posiciones con amarga determinación. Incluso el hecho de saber que estaban rodeados no pareció quebrantarles la moral", escribió Hans Rüf con asombro.

La descripción de Rüf resumía la indomable voluntad de hierro y la obstinada resistencia que encontraron los alemanes en todas las ocasiones en que se metieron en territorio ártico.

"Desde el comienzo de la campaña, los soldados rusos de cualquier unidad o raza han luchado con gran coraje y se han defendido al máximo", escribió más tarde el oficial de operaciones Eduard Zorn en un informe de julio de 1941. Estaba claramente impresionado por la determinación del enemigo.

"Los Guardias Rojos no entregaban los búnkeres a menos que los mataran o sacaran a rastras. Incluso continuaron luchando después de que se usaran los lanzallamas", escribió.

Mucho después de finalizada la batalla, los soviéticos dispararon contra los alemanes que buscaban en las ruinas. Uno de los soldados del Ejército Rojo recibió una quemadura de lanzallamas en la cara y se escondió entre sus camaradas muertos durante tres días antes de entregarse.

"Los francotiradores a menudo permanecían en posiciones bien camufladas hasta que pasaban nuestros hombres para poder dispararles por la espalda. Eran expertos en la utilización del terreno y muy difíciles de eliminar", señaló Zorn, uno de los primeros partidarios de Hitler.

La niebla y la lucha desesperada de los soviéticos retrasaron el avance, pero el domingo por la mañana temprano, el 137º Regimiento tomó dos importantes cimas al otro lado de la frontera. Ahora las tropas podrían moverse hacia el este.

El camino a Múrmansk estaba abierto

El domingo a las 9:00 de la mañana, los primeros pelotones llegaron al río Titovka. Allí divisaron un campamento militar soviético en la llanura junto al río, cuyas tropas habían sido sorprendidas por el avance alemán. El campamento albergaba tiendas de campaña y cuarteles para más de 1.000 soldados,

así como cobertizos de almacenamiento y establos.

"El campamento estaba en plena actividad. Los soldados corrían de un sitio a otro en medio de una gran confusión. Los camiones se pararon en línea a lo largo de la ruta de escape hacia el norte", dijo Rüf.

Una torre con una estrella roja se cernía sobre el campamento y, dos kilómetros al noreste, las tropas de montaña podían ver su próximo objetivo: el puente sobre el Titovka.

"Las tropas de montaña se lanzaron cuesta abajo con gritos salvajes. En solo unos minutos, el campamento había caído en manos alemanas. El botín fue abundante: depósitos de alimentos y municiones, camiones, vehículos blindados, cañones de campaña y un centenar de caballos que ahora corrían libremente", escribió Rüf.

Poco después de las 10:00, el regimiento lanzó un ataque relámpago para capturar el puente sobre el Titovka. Las tropas alemanas eran numéricamente superiores y estaban apoyadas por bombarderos en picado Stuka llegados de las bases aéreas alemanas en Kirkenes, en el norte de Noruega. En oleada tras oleada, los aviones se lanzaron en picado hacia las posiciones soviéticas alrededor del puente acompañados por los característicos aullidos de sirenas. Así sembraron muerte y destrucción por doquier con sus pesadas bombas, que dejaban cráteres del tamaño de casas. El bombardeo pintó una escena aterradora para Hans Rüf:

"El camino hacia el este serpenteaba a lo largo de un desfiladero estrecho y empinado. La Luftwaffe había dejado un panorama espantoso. A la izquierda había una ladera escarpada, a la derecha un arroyo de aguas rápidas. Las bombas habían desgarrado grandes bloques en la montaña, en la que ahora se veían cráteres de un metro de ancho. Todo lo que se movía había sido aplastado y arrojado al torrente: armas, vehículos y humanos. Cadáveres de caballos hechos pedazos, cuerpos mutilados y equipos destruidos y apilados en el agua como terrible evidencia de la brutalidad de la guerra".

El lunes, parecía que Dietl y sus eficientes tropas de montaña habían obtenido una victoria completa en su ataque inicial. *"Las tropas de montaña austriacas atravesaron con un avance abrumador la línea de búnkeres soviéticos a lo largo de la frontera al este de Petsamo y ocuparon un puente importante"*, anunció Dietl en su comunicado de victoria.

La defensa de la 14.ª División soviética había sido destrozada y los hombres escapaban por las montañas hacia el próximo objetivo de Dietl, el valle de Litza.

Una desesperada huida terminó en baño de sangre

Mientras los alemanes se regocijaban porque sus esperanzas de un avance rápido se estaban haciendo realidad, el ataque sobrecargó el hospital de campaña en el pueblo de Titovka. Los médicos y las enfermeras luchaban por atender a los numerosos soldados soviéticos heridos.

"Nos alojaron en seis o siete casitas de madera cerca de la orilla del río y sufrimos las primeras bajas por la mañana. Unas horas más tarde, las casas estaban llenas de jóvenes que gemían y morían. No teníamos a nadie para enterrar a los muertos, y los cadáveres se amontonaban al borde de la carretera", dijo la enfermera Varvara Bichik, del 75º Batallón Médico.

Cuando las fuerzas soviéticas abandonaron el pueblo el lunes 30 de junio, los pocos supervivientes del hospital intentaron escapar con el fuego de las ametralladoras alemanas silbándoles en los oídos.

"Conseguimos transportar a algunos de los heridos hasta el muelle, donde con gran dificultad los subieron a bordo de un arrastrero. De repente, una ametralladora empezó a disparar cerca. El comandante del batallón Vasilyev cogió una sábana blanca y corrió hacia la orilla del río, agitándola. ¡No disparen! Tenemos heridos'. Puede sonar extraño, pero los disparos cesaron. Alentamos a todos los que podían caminar a cruzar la colina hacia el valle de Litza. Fue un espectáculo espantoso: a algunos de los soldados les habían amputado los brazos y las piernas y trataban de gatear para ponerse a salvo. No había nadie para ayudarlos, y pocos lo lograron. Los cuerpos de nuestros muertos yacían esparcidos hasta el Litza", recordó Bichik.

Una posición defensiva soviética en una cresta en la tundra que separa los ríos Titovka y Litza también fue invadida por el avance de las fuerzas nazis el lunes por la mañana. Bajo un intenso fuego, el general de división A.A. Zhurba y los demás supervivientes se retiraron con la muerte echándoles el aliento en la nuca.

"Zhurba fue abatido por un disparo de rifle. El oficial de operaciones del ejército, el mayor Popov, trató de escapar nadando sobre un río de montaña, pero fue alcanzado por una bala y se hundió. El jefe de artillería, el ▸

HECHOS

El ferrocarril a Múrmansk fue construido entre 1915 y 1917 por prisioneros de guerra alemanes y austriacos. Llamado ferrocarril de Kirov, se extendía a lo largo de **1.448 km** desde San Petersburgo, en el sur, hasta Kola, en el norte.

El lanzallamas FmW 35 *fue muy utilizado en el Frente Oriental. Escupía una llama de gasolina mezclada con alquitrán.*

El valle de Litza *albergaba un río de 101 km de longitud. Los combates durante la guerra dieron a la zona baja el apodo de* dolina smerti *[valle de la muerte].*

capitán Krylov, se suicidó para que no lo hicieran prisionero", informó el teniente Paul Abramoff, capturado poco después por los alemanes.

El avance alemán hacia Múrmansk parecía imparable. Pero los soviéticos no eran los únicos que tenían problemas en el Ártico a principios de julio.

Un pánico incontrolable se apoderó de los novatos

Cuatrocientos kilómetros más sur, una fuerza de asalto del XXXVI Cuerpo alemán, con un total de 40.600 hombres, había avanzado a través de la tundra como segunda parte de la maniobra de pinza. Mientras las fuerzas de Dietl disfrutaban de la victoria, la moral y el espíritu de lucha estaban por los suelos en la región de Salla, en Laponia. Desde su cuartel general, el 4 de julio, el general Hans Feige vio a sus soldados regresar corriendo del frente con rostros de pánico.

Al igual que las tropas de Dietl, las unidades de infantería de Feige, los destacamentos finlandeses y los soldados de las SS en la Operación Zorro Ártico entraron en acción el 29 de junio. Pero después de solo cuatro días de lucha, la fuerza se estaba desintegrando y la ofensiva se había derrumbado. Debido a las dificultades del terreno, los tanques solo se podían usar de forma limitada. El avance a través de bosques salvajes hacia Kandalaksha y el ferrocarril de Múrmansk también encontró una resistencia inesperada por parte de los soviéticos. Los soldados del Grupo de Combate Norte de las SS, en particular, habían resultado ineficaces en el campo de batalla. La División de Montaña estaba compuesta por voluntarios de Hungría y Rumanía, además de unidades de guardias de campos de concentración nazis, la mayoría de ellos sin experiencia militar.

La mitad de las unidades de la división ya habían comenzado a retroceder en estado de pánico. Los soldados se convertían así en presa fácil para los soviéticos, que conocían bien el terreno y podían aprovecharlo a la perfección. Murieron setenta y tres soldados de las SS y 13 oficiales, 232 resultaron heridos y 147 fueron dados por desaparecidos durante la costosa retirada.

Estoy seguro de que todos lo harán lo mejor que puedan. ¡Heil Hitler! ■ General Eduard Dietl, sobre un ataque inminente.

Los animales de carga se quedaron atrapados en el barro

Hacia el norte, el avance también había comenzado a ralentizarse. Tras controlar el valle de Titovka, la prioridad de Dietl era tomar un puente de acero de 120 metros que cruzaba el río Litza y conectaba con la carretera principal a través de la tundra. A lo largo de las crestas al este del río se encontraba la última línea de defensa de los soviéticos antes de Múrmansk.

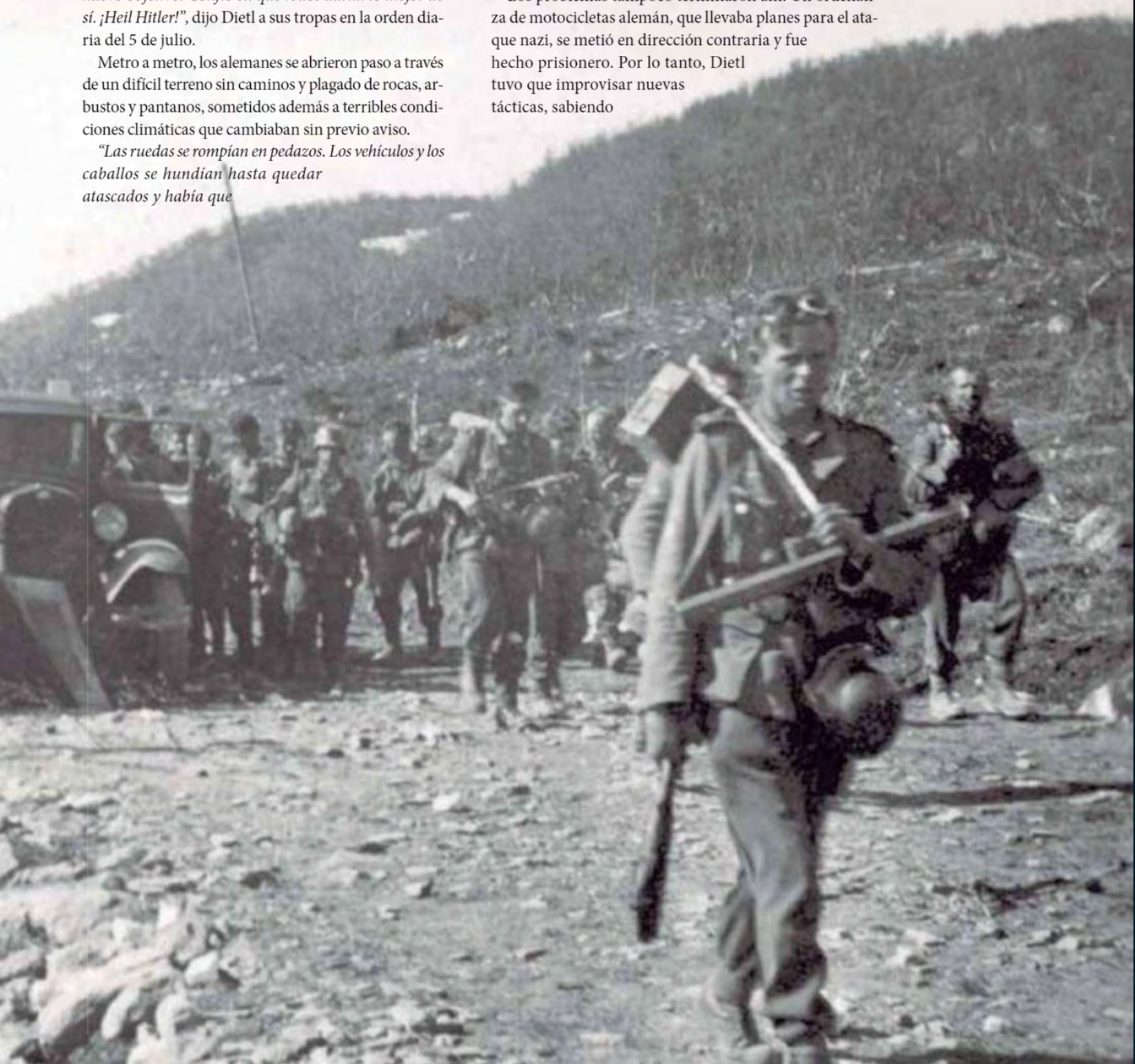
"Hemos logrado una gran victoria al alcanzar nuestro primer objetivo, y honramos a aquellos de nuestros camaradas que se han sacrificado en el campo de batalla. Ahora nos enfrentamos al reto de atacar un nuevo objetivo. Confío en que todos darán lo mejor de sí. ¡Heil Hitler!", dijo Dietl a sus tropas en la orden diaria del 5 de julio.

Metro a metro, los alemanes se abrieron paso a través de un difícil terreno sin caminos y plagado de rocas, arbustos y pantanos, sometidos además a terribles condiciones climáticas que cambiaban sin previo aviso.

"Las ruedas se rompían en pedazos. Los vehículos y los caballos se hundían hasta quedar atascados y había que sacarlos con la ayuda de personal adicional y equipos de caballos. Muchos animales de tiro no consiguieron salir del barro y hubo que sacrificarlos en el sitio", informó Hans Rüf.

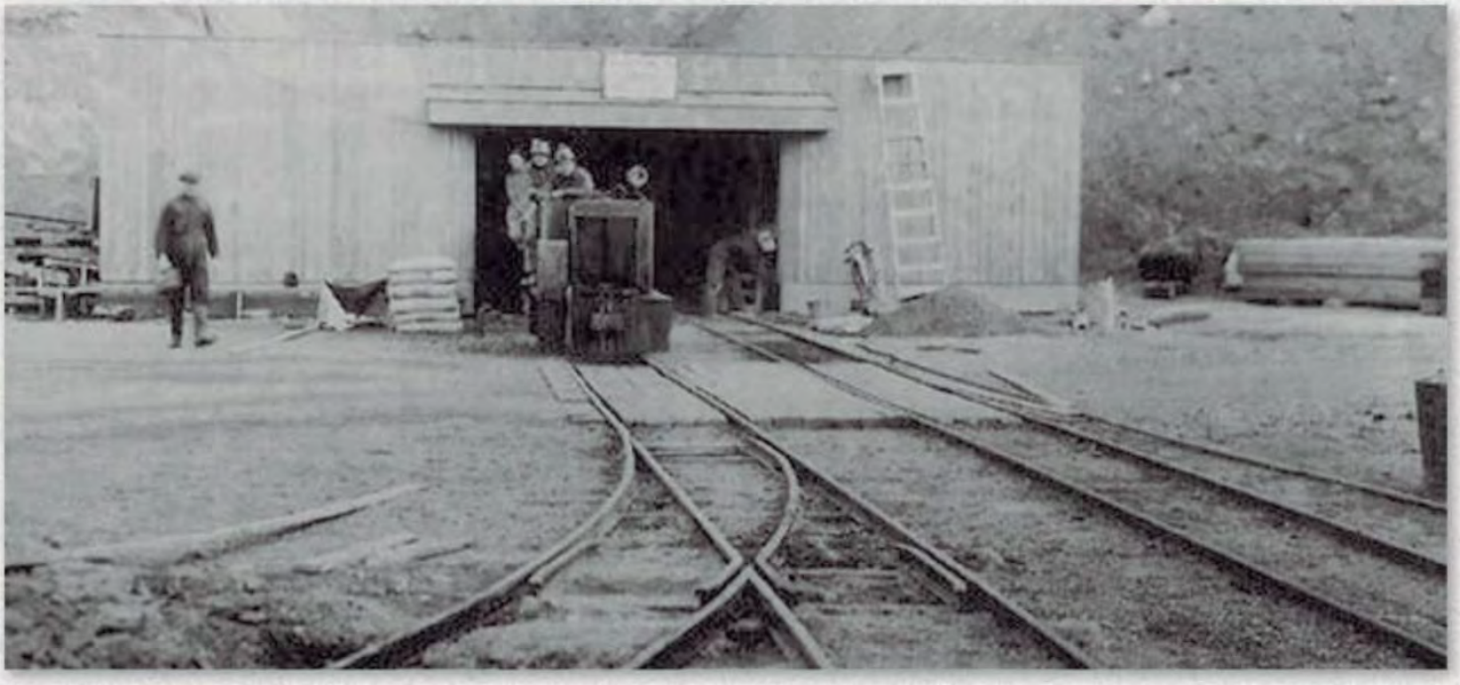
Dondequiera que avanzaban, las tropas de Dietl encontraban obstáculos. La ofensiva tomó la forma de una expedición rezagada a través del desierto en lugar de la guerra relámpago planificada en el extremo norte de Europa, y una y otra vez las tropas se encontraron con dificultades imprevistas. El mapa mostraba una ruta desde el río Titovka a través de las montañas hasta Litza, que resultó ser una línea de telégrafo. Otra carretera resultó ser nada más que un camino, completamente inadecuado para el transporte de un gran número de tropas.

Los problemas tampoco terminaron ahí. Un ordenanza de motocicletas alemán, que llevaba planes para el ataque nazi, se metió en dirección contraria y fue hecho prisionero. Por lo tanto, Dietl tuvo que improvisar nuevas tácticas, sabiendo



El avance hacia Litza *fue difícil debido al mal estado de los caminos. Los nazis tuvieron que abrirse paso entre rocas en la tundra.*

Habíamos acabado en una especie de caldero de brujas. ¿Era de noche o de día? No lo sabíamos. Dormir era imposible. ■ Karl Springenschmid, sobre el verano Ártico.



Las minas de níquel de Petsamo *fueron el primer objetivo del Cuerpo de Montaña. Tomaron el control de las minas sin encontrar resistencia soviética.*

que no podía confiar en sus mapas. El nuevo plan era lanzar ataques en varios puntos a lo largo del río Litza en la noche del sábado 5 de julio. No había indicios de que los alemanes fueran a encontrar una resistencia significativa. El río serpenteaba a través de la pintoresca campiña, todo era idílico y no se veía al enemigo. Lo que los alemanes no sabían era que una fuerza soviética de 10.000 hombres había llegado a Litza. Junto al comandante Frolov, el comandante Judalov, a cargo del 62° Batallón de Reconocimiento, había reunido sus fuerzas para la batalla. Judalov escribió:

"Fue una espera angustiosa. Pasé la tarde del sábado en los riscos que dominan el puente. No se veía al enemigo por ninguna parte, pero tenía sombríos presentimientos, como si estuviéramos al borde del Armagedón. Uno de los muchachos preguntó: '¿Por qué no viene la Luftwaffe? El cielo está despejado, pero no hemos visto los aviones en todo el día'". Estaba sorprendido. Y tenía razón. Por primera vez en varios días, Múrmansk no había sido bombardeada. ¿Se estaban guardando los aviones para otros objetivos, o estábamos llegando al comienzo de los tres días maravillosos que se suponía que llevarían las tropas de montaña a Múrmansk?

Por teléfono de campaña, el comandante expresó su preocupación al mayor general Nikishin, que había estado pensando lo mismo: *"Estamos llegando a la misma conclusión. ¡Manteneos alerta! Se necesita la máxima atención"*, señaló Nikishin, que se alojaba en una cueva bien camuflada en las colinas al este de Litza. Poco después de la conversación, se desató el infierno.

Una explosión cortó el paso a los alemanes

Cuando los soviéticos vieron a las tropas nazis acercándose al puente del Litza, abrieron fuego.

"Una tormenta de fuego golpeó al batallón de Kräutler desde una cresta en terrazas penetrada por profundas hendiduras. Había francotiradores escondidos entre las rocas, y las ametralladoras disparaban desde posiciones bien camufladas en las cumbres. Hubo que tomar cada uno de los emplazamientos en combate cuerpo a cuerpo antes de que pudiéramos avanzar más", informó el capitán Hess.

Durante la noche y los dos días siguientes, tuvo lugar una sangrienta batalla por el puente. A medida que pasaban los días, decenas de soldados de las tropas de montaña yacían muertos. Los disparos de ametralladora y los proyectiles soviéticos habían convertido el sitio en un infierno humeante. Los fuegos crepitaban aquí y allá y, entre las interminables ráfagas de disparos, se escuchaban lamentos y gritos que se perdían en el vacío.

Para evitar el avance del Cuerpo de Montaña, los soviéticos volaron el puente. Sin embargo, la explosión no salió según lo planeado y el puente solo se derrumbó a medias. Si los alemanes eliminaban las posiciones soviéticas cercanas, tendrían la posibilidad de repararlo, de forma que pudieran cruzar los soldados y los animales de carga, pero habría que abandonar el equipo más pesado.

La situación era crítica. Para tomar el puente y continuar con el avance, Dietl solicitó el apoyo de la Luftwaffe:

"No hay un solo bombardero en picado disponible para el cuerpo a pesar de las muchas solicitudes urgentes a Falkenhorst", se quejó.

Sin la ayuda de la Luftwaffe, las tropas de montaña, que cruzaron el río en botes de goma y establecieron una frágil cabeza de puente en el lado este del Litza, se vieron atrapadas en una situación cada vez más desespe- ▸

La maniobra de pinza alemana fracasó en el Ártico

La ofensiva terrestre alemana en el Ártico, la Operación Zorro de Plata, se diseñó para aislar rápida y eficazmente los puertos del Ártico de los convoyes aliados e impedir el transporte de equipos hacia el sur.

El objetivo de una mitad de la misión, la Operación Zorro de Platino, era tomar la ciudad portuaria de Múrmansk. Con la Operación Zorro Ártico simultánea más al sur, los alemanes también querían cortar el enlace ferroviario en el cruce de Kandalaksha, para que los aliados no pudieran utilizarlo para transportar tropas y suministros desde el puerto al frente soviético. Pero las dificultades del terreno y las deficientes líneas de suministro convirtieron la ofensiva en una pesadilla, a pesar de que había pocas tropas enemigas en la

***umbas de los soldados de las SS** atestiguan las pé as de las tr p alemanas.*

A las 03:00 horas del 29 de junio de 1941, los alemanes comienzan la Operación Zorro de Platino. Desde posiciones en la frontera soviético-finlandesa, las tropas del Cuerpo de Montaña de Noruega irrumpen en la Unión Soviética. A los soldados les han encargado la misión de tomar la ciudad portuaria de Múrmansk. Al frente del ataque se encuentra Eduard Dietl, cuyas fuerzas están compuestas por dos divisiones de 27.000 hombres.

El 18 de septiembre de 1941, tras 2.200 muertos y más de 8.000 heridos en dos meses, Dietl detiene la ofensiva. La línea del frente, de unos 100 km de longitud, se extiende a lo largo del río Litza. Las tropas de montaña solo han cubierto 27 de los casi 100 km de ruta hacia Múrmansk.

Las fuerzas nazis y los aliados finlandeses forman la parte sur de la maniobra de pinza, denominada en clave como Zorro Ártico. Estas tropas avanzan hacia la Unión Soviética cerca de Salla al mismo tiempo que Dietl se dirige hacia Múrmansk. Dirigida por el general Hans Feige, la operación Zorro Ártico pretende tomar el ferrocarril de Kandalaksha.

Tras la presión diplomática de Estados Unidos y Gran Bretaña, Finlandia abandona la guerra en noviembre de 1941. Para entonces, las fuerzas germano-finlandesas están a unos 30 km de la línea de ferrocarril de Múrmansk y encuentran una fuerte resistencia. La ofensiva germano-finlandesa se interrumpe y las tropas de Feige se atrincheran.

NOTICIAS DEL FRENTE:

The Telegraph

Londres, 4 noviembre 1941

Múrmansk derrota a los nazis

***Izvestia* [periódico soviético] informa de que, después de cuatro ofensivas enemigas a gran escala durante un período de 120 días, Múrmansk sigue siendo una fortaleza inexpugnable y los alemanes se han visto obligados a construir trincheras. Es probable que los alemanes no resistan el invierno ruso y que obliguen a los finlandeses a sustituirlos.**

El *Estrella Roja* [periódico soviético] afirma que los bombarderos rusos, escoltados por Hurricanes y cazas rusos, bombardearon las posiciones alemanas cerca de Múrmansk.

La radio de Berlín anuncia que 50 barcos participaron en otro intento fallido de Rusia de cruzar el río Neva.

Se declara en Helsinki (Finlandia) que el gobierno finlandés responderá a su debido tiempo a la oferta del secretario de Estado de los Estados Unidos (Sr. Cordell Hull) para que los Estados Unidos medien entre Finlandia y Rusia.

Un portavoz de Berlín denunció la petición de los Estados Unidos a Finlandia de firmar la paz con Rusia como "una arrogante exigencia de los gánsteres del gueto de Washington y una pieza de desvergüenza judía que difícilmente podría ser superada".

La agencia de noticias de Berlín afirma que las tropas finlandesas han tomado un grupo de islas al sur de Witpuri, entre el sábado y el martes. Las islas eran una base importante para la flota rusa en el Báltico. Las operaciones en el frente finlandés están asumiendo ahora el carácter de una guerra relámpago. Miles de kilómetros cuadrados han sido arrebatados al enemigo. Continúan los avances hacia el ferrocarril de Múrmansk y el Canal de Stalin.

Un camarógrafo soviético, Serge Loskitov, que cruzó el frente en las cercanías de Novgorod, ha traído una de las películas más extrañas que jamás se hayan hecho, en la que se ve a guerrilleros rusos operando por detrás de las líneas alemanas. Después Loskitov se desplazó hasta la retaguardia de las líneas alemanas y viajó lentamente hacia el sur antes de volver a cruzar el frente, un mes más tarde, cerca de Kalinin.

Murmansk Beats Nazis

LONDON, November 4. — "Izvestia" reports that after four large-scale enemy offensives over a period of 120 days, Murmansk is still an impregnable fortress, and that the Germans have now been forced to build trenches. The Germans are not likely to stand the Russian winter and will probably force the Finns to man them.

The "Red Star" states that Russian bombers, escorted by Hurricanes and Russian fighters, bombed the German positions at Murmansk.

Berlin radio announces that 50 boats took part in another unsuccessful Russian attempt to cross the River Neva.

It was stated in Helsinki (Finland) that the Finnish Government will reply in due time to the offer by the United States Secretary of State (Mr. Cordell Hull) for the United States to negotiate between Finland and Russia.

A Berlin spokesman denounced the United States request to Finland to conclude peace with Russia as "an arrogant demand by Washington Ghetto gangsters and a piece of Jewish shamelessness that could scarcely be exceeded."

The Berlin Newsagency states that Finnish troops have captured a group of islands to the south of Wilpuri, between Saturday and Tuesday. The islands were an important base for the Russian fleet in the Baltic. Operations on the Finnish front are now assuming the character of a blitzkrieg. Thousands of square miles have been cleared of the enemy.

rada. Estaban solos y rodeados por miles de soviéticos que amenazaban con contraatacar.

"Nuestras tropas en la orilla este no tienen artillería, y la falta de botes de goma capaces de transportar cargas pesadas hace imposible el reabastecimiento. La situación se está deteriorando rápidamente. Las tropas deberán retirarse", anotó el jefe de Estado Mayor Le Suire en el diario de guerra del cuerpo a las 10:20 horas del lunes 7 de julio.

A las 23:00 horas de ese día, Dietl admitió la derrota a regañadientes. Temiendo la aniquilación, retiró sus fuerzas a un área más segura detrás de una cresta. La retirada desencadenó una crisis generalizada entre las tropas alemanas.

"Dietl y sus oficiales estaban preocupados por la posibilidad de que los rusos aprovecharan la situación para lanzar un contraataque inmediato. Una ansiedad notable se extendió entre las filas y, en el puesto de mando en Herzberg, el personal de señales, los oficinistas, los cocineros y todos los demás no combatientes recibieron rápidamente rifles y se les dijo que se prepararan para la batalla", recordó Hans Rüf.

El primer ataque a la línea de Litza había terminado en un rotundo fracaso. Como si eso no fuera suficiente, el verano ártico traía nuevos problemas.

La luz se convierte en un enemigo más

Temblando de ansiedad y con la derrota marcada en el rostro, los alemanes esperaban su destino. Ni siquiera el anochecer ofrecía el respiro de protegerlos con un manto de oscuridad.

"Esperamos la noche, sabiendo que esa noche nunca llegaría. Todavía era de día en el Ártico y nos estábamos desangrando bajo el ataque de todo tipo de armas desde todos los ángulos. Habíamos terminado en una especie de caldero de brujas. ¿Era de noche o de día? No lo sabíamos. Dormir era imposible. Las granadas caían sin descanso. Y a cada momento surgía una crisis nueva que había que superar", se quejó Karl Springenschmid.

Entre las crisis que tuvieron que afrontar los soldados estaban los mosquitos, que aparecieron en enormes nubes. Estaban por todas partes y era imposible escapar. Se atiborraban de sangre en cada centímetro de piel desnuda: en la cara, las orejas, el cuello y las manos. Los hombres habían recibido mosquiteros para protegerse la cara, pero la mayoría no los usaron. Con una red sobre los ojos, a los soldados les resultaba imposible detectar a los francotiradores soviéticos. Las tropas de montaña preferirían rascarse sin freno a perder la vida. El domingo 13 de julio, Dietl volvió a ordenar a su Cuerpo de Montaña que atacara el valle de Litza, ya cubierto de sangre, en un intento de expulsar a los soviéticos y establecer una cabeza de puente. Así contarían con una buena plataforma desde la que avanzar hacia el

objetivo de Múrmansk. El verano había llegado ahora en serio al Ártico: la lluvia y el viento persistentes habían dado paso a un sol abrasador y a temperaturas cercanas a los 30 grados. Con el calor, los hombres recuperaron la fe en la victoria.

"El estado de ánimo antes de un gran ataque siempre parecía inspirador. Tropas que marchaban y vivaqueaban, artillería que se colocaba en posición, reuniones apiñadas con los oficiales del Estado Mayor: todo daba testimonio de una reunión de fuerzas. Los soldados ya no tenían la sensación de haber sido abandonados. No estaban solos. Hombres de unidades desconocidas yacían debajo de cada arbusto, listos para participar en el ataque. La confianza aumentaba a cada hora y todo el cuerpo sentía el impulso de seguir con la ofensiva contra Múrmansk. La moral estaba alta a pesar de los reveses. Nadie tenía la menor duda de que el gran avance sería un éxito", escribió Rüf.

A las 22:40 del domingo se dio la señal para avanzar, pero en ese momento el tiempo cambió.

"La tormenta ocurrió en minutos. Un viento helado vino del mar, precedido por la lluvia", informó Rüf. El aire frío empujó desde el norte y la temperatura se desplomó hasta congelarse. El cambio vino acompañado de una terrible tormenta. Mientras caía la lluvia, los relámpagos brillaban continuamente y una densa niebla envolvía el área. Las condiciones hicieron aún más peligroso el campo de batalla.

"El terreno absorbió agua y las rocas se volvieron tan resbaladizas como capas de hielo. Los soldados estaban empapados, avanzaban cargando el peso de sus mochilas y caían de rodillas en el camino fangoso", dijo Hans Rüf.

Una vanguardia logró cruzar el Litza y construir un puente sobre el río. Los alemanes se aseguraron así una cabeza de puente en la orilla este, que tuvo que ser defendida a toda costa. Pero, en la mañana del 14 de julio, la niebla se disipó y así desapareció toda protección frente a la artillería soviética. Desde un terreno elevado a lo largo del río, los soviéticos sometieron a la vanguardia a un intenso fuego. El avance terminó en combate cuerpo a cuerpo.

La carne enlatada llamada *spam* se enviaba desde Múrmansk por tren a los soldados soviéticos.

Stalin exigió que Estados Unidos enviara en su lugar una especie de carne soviética guisada en lata, conocida como *tushonka*.

"Los rusos estaban bien camuflados y mostraron una disciplina asombrosa. Esperaron hasta estar a solo unas pocas decenas de metros para abrir fuego. El efecto fue devastador. Cayeron muertos y heridos por todas partes, y los sobrevivientes se arrojaron presa del pánico detrás de las rocas más cercanas", escribió Rüf.

Los frentes se congelaron en el frío invernal

En el transcurso de seis brutales días de julio, el remoto y pacífico Valle de Litza se transformó en una escena

Las tropas soviéticas *colocan en posición la artillería en la península de Fisher. Las batallas más septentrionales por Múrmansk se libraron en un terreno especialmente difícil.*

infernal. Grandes franjas de arbustos se quemaron hasta el suelo y quedaron reducidas a cenizas, y desde los profundos cráteres dejados por los proyectiles se elevaban espesas nubes de humo negro. Cientos de caballos y mulas muertos yacían esparcidos junto a los cadáveres de los soldados alemanes, austríacos y soviéticos. Un hedor a muerte y putrefacción flotaba como una manta sobre el otrora verde valle.

"En las laderas entre la Altura 314 y el lago encontramos los cuerpos de 120 soldados de montaña", informó el comandante soviético Judalov, cuyo propio 58º Regimiento, el 16 de julio, se había reducido de más de 3.000 hombres a solo 505 soldados sanos.

En los combates se impuso la brutalidad. Los prisioneros de guerra alemanes, y luego los soviéticos, fueron ejecutados o torturados y, después de varios ataques aéreos soviéticos contra el hospital de campaña alemán de Herzberg, la guerra tomó un giro aún más inhumano, si cabe.

"Los prisioneros soviéticos heridos de repente encontraban medios para disparar a los soldados por la espalda. Pronto, no se hicieron más prisioneros. El instinto de conservación llevó a tomar medidas bárbaras. Los médicos rusos llevaban bombas de mortero bajo sus batas blancas. Después de eso, se consideró normal matarlos. La brutalidad de la guerra cambió a todos", reconoció Hans Rüf.

En el fragor de la batalla, los soviéticos incluso recurrieron a aterrorizar a su propia gente para asegurar la disciplina: *"Dos hombres fueron puestos en fija y ejecutados frente a la cueva que servía como puesto de mando del regimiento. Habían sido acusados de provocar el pánico y, en consecuencia, fueron condenados a muerte"*, dijo Victor Andreyev, del 205º Regimiento del Ejército Rojo.

A última hora de la tarde del 16 de julio, Eduard Dietl decidió detener el ataque al Litza.

"Es imposible continuar el ataque sin refuerzos significativos. El cuerpo se encuentra sin reservas en un frente de 60 kilómetros de largo, con flancos abiertos al norte y al sur. Las tropas están exhaustas y han sufrido grandes pérdidas. El número de animales de carga se ha reducido tan drásticamente que muchas unidades ya no pueden satisfacer sus necesidades diarias de alimentos y municiones", declaró Dietl al día siguiente. Para entonces, sus hombres hacía tiempo que habían caído en la desesperación. Rüf describió el estado de ánimo:

"La tropa estaba agotada, impasible y deprimida. Las tensiones mentales y físicas habían dejado profundas cicatrices. Muchos de los hombres se sentaban apáticamente en sus puestos con rostros consumidos y sin afeitar. El bombardeo constante y la lluvia de proyectiles de los cañones de campaña y los morteros requerían una vigilancia permanente y obligaban a los soldados a agazaparse en huecos y trincheras. Cualquiera que no tuviera cuidado corría el riesgo de caer por las balas de los francotiradores rusos".

En la noche del lunes 8 de septiembre de 1941, Dietl inició un tercer avance sobre Litza.

"Lenguas de fuego desgarraron repentinamente la oscuridad. Los proyectiles volaron con un rugido ensordecedor sobre las cabezas de los soldados y cayeron sobre las formaciones soviéticas en la orilla este. Ninguno de nosotros había visto antes una tormenta de fuego tan intensa y generalizada", recordó Rüf.

Dietl era cualquier cosa menos optimista. Y con razón: los primeros informes, muy decepcionantes, llegaron a la sede a las 15:00 horas.

"El Grupo Daser ha sufrido graves pérdidas y solicita permiso para retirarse a la orilla oeste antes de que toda la fuerza sea eliminada", decía la llamada de socorro, a la que siguieron muchas otras.

Una vez más, los nazis tuvieron que admitir la derrota. Diez días más tarde, después de que el campo de batalla se hubiera vuelto a llenar de sangre, Dietl suspendió el ataque.

Las tropas de montaña se atrincheraron en una posición que podría mantenerse durante el invierno. Cuatrocientos kilómetros al sur, la Operación Zorro Ártico había logrado algunos avances, en particular gracias a la 6.ª División finlandesa, pero el general Hans Feige también detuvo la ofensiva sin haber conseguido su objetivo: el ferrocarril de Múrmansk. Las primeras nevadas habían caído sobre la tundra, donde el águila alemana había sufrido su primera derrota operativa en la Segunda Guerra Mundial. Los nazis habían perdido 12.490 hombres entre muertos, heridos y desaparecidos. Del lado soviético, las pérdidas eran aún mayores. Militarmente, los alemanes no habían logrado nada. Después de dos meses de ataques persistentes, aún tenían que cubrir la mayor parte de los "ridículos" 100 kilómetros hasta Múrmansk. Con las alas cortadas, el águila pronto se enfrentaría a otro cruel enemigo: el invierno en el Ártico.

MIENTRAS...

SIRIA:
- Los aliados toman la antigua ciudad de Palmira.

UNIÓN SOVIÉTICA:
- La Luftwaffe comienza a bombardear Moscú en julio.

MEDITERRÁNEO:
- Los alemanes inician una guerra de submarinos en el Mediterráneo.

El níquel se encuentra en grandes cantidades solo en unos pocos lugares del mundo.

En la industria bélica, el níquel se utiliza para reforzar el blindaje de tanques y cañones, por ejemplo.

El héroe de Narvik lo perdió todo en Múrmansk

La reputación de Eduard Dietl cambió en 1941. De ser una figura heroica, se convirtió en el símbolo mismo de la derrota alemana. Indirectamente, el fallido ataque a Múrmansk también acabó costándole la vida.

Como líder de las fuerzas alemanas en las batallas por Narvik, en Noruega, de abril a junio de 1940, Eduard Dietl se adquirió fama en su país, y la prensa alemana lo proclamó Héroe de Narvik. Tras la campaña, Hitler ascendió a Dietl a teniente general y, el 19 de junio de 1940, se convirtió en el primer oficial alemán en recibir la nueva Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble. Ese mismo mes, Dietl recibió el mando del Cuerpo de Montaña de Noruega y, en agosto de 1940, se le concedió la responsabilidad de todo el norte de Noruega.

Dietl era un ardiente nazi y se encontraba entre los amigos y generales favoritos de Hitler. A los 19 años se alistó en el ejército y participó del primer día hasta el último en la Primera Guerra Mundial, donde ascendió rápidamente de rango. En 1918, fue nombrado capitán, a pesar de no haber recibido una formación oficial. Fue herido tres veces, pero sobrevivió en todas ellas.

Cuando la Alemania nazi comenzó sus conquistas, Dietl asumió un papel clave. Como coronel y comandante de un regimiento de montaña, participó en la invasión de Austria en 1938 y, durante la campaña de Polonia de 1939, comandó una división de montaña con el rango de general de división. Tras la decepcionante ofensiva contra Múrmansk en 1941, Dietl se convirtió en un símbolo de la derrota nazi. Entre las fuerzas alemanas, se ganó el apodo de "El carnicero de Múrmansk", y se le culpó de la muerte de los soldados nazis. En el verano de 1944, Dietl y su personal recibieron la orden de asistir a una reunión con el Führer en Obersalzberg, donde la situación del frente de Litza estaba en el orden del día. En la reunión, Dietl abogó por debilitar el frente del norte y, en su lugar, desplegar fuerzas en Europa central para impedir la marcha soviética hacia Berlín. Hitler montó en cólera ante esta propuesta: golpeó la mesa con el puño y exclamó que Dietl podía ser un soldado valiente, pero que no entendía la guerra.

El 23 de junio de 1944, Dietl, de 53 años, despegó de Obersalzberg para volar de vuelta al frente norte, pero poco después de partir, su avión, un Junkers Ju 52, se estrelló cerca de Hartberg, en Austria. Dietl y todos los que iban a bordo murieron.

Durante el funeral, Hitler pronunció un discurso y, a pesar de sus diferencias, agradeció a su amigo su apoyo: "En mi opinión, fue el primer oficial de la Wehrmacht que penetró en mi mundo de pensamiento y lo apoyó ciegamente y sin concesiones".

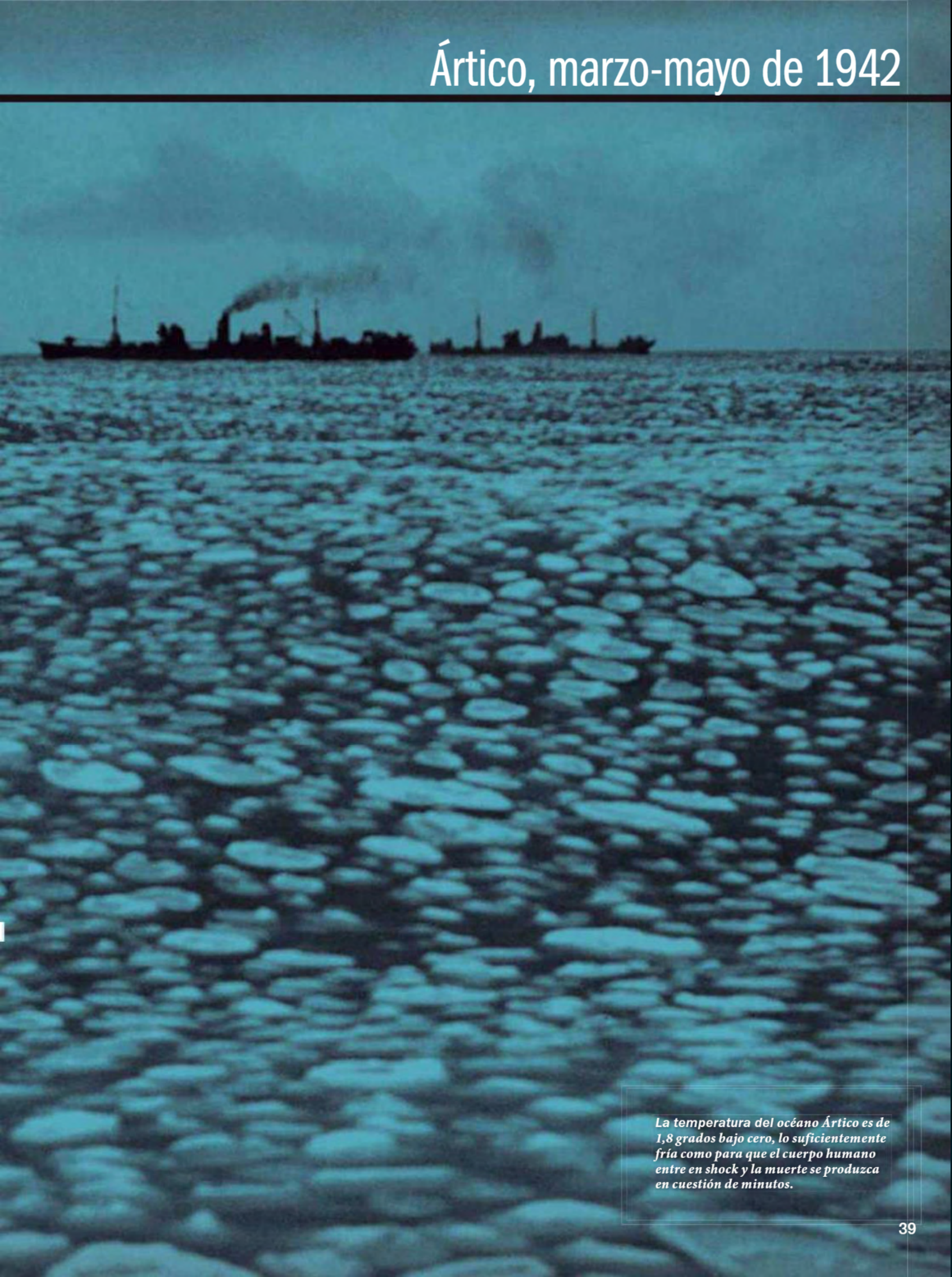
***Dietl murió** en un accidente aéreo cerca de Hartberg, Austria.*

***Eduard Dietl** era famoso por su mal carácter y por exigir una gran disciplina. Pero también estaba siempre listo con una réplica ingeniosa e irradiaba calma.*

> Finalmente, murió congelado en el fondo del bote salvavidas y fue imposible sacarlo.
>
> **El marinero William Shorts, sobre una de las muertes del convoy.**

MUERTE EN EL INFIERNO DE HIELO

Ártico, marzo-mayo de 1942



La temperatura del océano Ártico es de 1,8 grados bajo cero, lo suficientemente fría como para que el cuerpo humano entre en shock y la muerte se produzca en cuestión de minutos.

Muerte en el infierno de hielo

En 1942, los nazis acusaron el impacto de los suministros que los aliados enviaban a la Unión Soviética. Hitler ordenó que el tráfico se detuviera inmediatamente, por lo que buques de guerra, submarinos y aviación se lanzaron a una caza mortal de los convoyes del Ártico. De repente, se inició una salvaje persecución de cargueros aliados a través de aguas heladas.

Por Stine Overbye

Un torpedo desgarró el casco del vapor de carga *Induna*. Junto con otros 18 cargueros del convoy PQ 13, el buque británico se había topado de frente con los alemanes en el gélido mar de Barents cuando se dirigía al puerto soviético de Múrmansk. Los aviones nazis habían atacado el barco ya dos veces y habían sido rechazados por los cañones antiaéreos del *Induna*. Pero ahora, a las 7:20 horas del 30 de marzo de 1942, el destino finalmente alcanzó al buque a solo 300 kilómetros de un puerto seguro. Un submarino alemán había atacado al vapor en medio de las peligrosas aguas que los marineros llamaban, con un escalofrío, el Salón del Diablo.

A principios de la primavera de 1942, solo uno de los 103 cargueros no había llegado entero a la Unión Soviética. Doce convoyes habían logrado atravesar las aguas del Ártico desde Islandia hasta Múrmansk, pero los nubarrones se cernían sobre los convoyes, que abastecían a los soviéticos de todo tipo de productos, desde tanques hasta alimentos enlatados. El PQ 13 y el SS *Induna* fueron las primeras víctimas.

El torpedo atravesó el casco de hierro del barco y encendió el combustible de la bodega cinco. Una columna de fuego rugió en el aire y los marineros que dormían en los camarotes de arriba murieron en una fracción de segundo. La explosión derribó al maquinista William Shorts, que acababa de empezar su guardia. Aterrorizado, Shorts se puso en pie y saltó sin dudarlo al mar helado, lejos de las llamas que lo consumían todo.

El frío del mar agotó instantáneamente el calor del cuerpo del marinero. Shorts no sabía nadar y, en su lucha por sobrevivir, agitó desesperadamente los

***Enormes tormentas acompañaban constantemente** a los convoyes del Ártico. En cubierta, la tripulación tenía que estar atada con cuerdas de seguridad.*

brazos y las piernas para mantenerse a flote. Justo cuando estaba a punto de rendirse, sintió que un par de manos fuertes lo agarraban y lo arrastraban a un bote salvavidas. En el bote había ya 32 hombres pálidos, con los dientes castañeteando. Con carámbanos en las cejas y la barba, se apiñaban abandonados a la violencia del océano Ártico.

Pies quemados y sumergidos en el agua helada

Muchos de los náufragos tenían la mirada totalmente perdida; estaban conmocionados, sangraban y habían sufrido graves quemaduras. Uno, en particular, estaba más muerto que vivo, dijo el joven canadiense Russell Bennett.

"Fue entonces cuando vimos lo quemado que estaba el pobre hombre. Había un abrigo y una manta de repuesto en el barco y lo tapamos lo mejor que pudimos. Estaba sentado en el asiento y las olas rompían contra el bote y el agua le caía por encima", dijo Bennett, señalando que el hombre permanecía completamente quieto.

En situación desesperada, Bennett se llevó una pequeña alegría cuando encontró un paquete de cigarrillos Player en su bolsillo, que compartió con todos los que estaban en el barco.

"Un rato después, el joven me preguntó si podía fumar y fue entonces cuando me di cuenta de que tenía las manos quemadas y dobladas. No podía ni sostener un cigarrillo, así que encendí uno y se lo puse en la boca. Dio una calada y movió la cabeza cuando quiso que se lo quitara. Así nos las arreglamos y él parecía feliz", dijo Bennett y continuó:

"Pensé en el dolor que sufría ese pobre hombre, en cuántas veces se habría herido con el alambre de espino y en que tenía los pies quemados metidos en agua helada. Sin embargo, no se quejó ni una sola vez".

Antes del ataque, el *Induna* se había quedado muy atrás, por lo que ninguno de los otros barcos del convoy acudió al rescate del bote salvavidas. Los náufragos quedaron a la deriva, cruzando los dedos, y para mantener el calor se bebieron hasta seis o siete botellas de whisky.

"Siempre se ha tenido la impresión de que una medida de ron protege del frío. En el bote salvavidas, había vino y whisky y algunos se dieron el gusto de beber demasiado. Entonces se quedaron dormidos y, por más que les sacudieran, luego fue imposible despertarles, ya que a esas alturas tenían hipotermia. Nunca despertaron", dijo Shorts.

En esa primera noche, la muerte alcanzó a siete miembros de la tripulación, que sucumbieron al frío. Sus compañeros arrojaron los cadáveres por la borda, pero uno de los cuerpos, el de un maquinista con graves quemaduras, se quedó pegado al bote por la congelación. *"No hubo forma de sacarlo del fondo del bote salvavidas, y allí quedó"*, explicó Shorts.

A medida que pasaban los minutos, las horas y los días, todos los marineros iban sufriendo congelaciones en manos y pies, y cada día morían más. No había comida y el agua potable estaba congelada. Los supervivientes, que se aferraban a la vida, tenían que saciar su sed lamiendo el hielo.

"Un hombre se volvió loco y empezó a lamer el hielo. Se le hinchó la lengua, enloqueció y murió asfixiado", recordó William Shorts.

Achicar agua con cubos

Los hombres, cada vez más ateridos y debilitados, luchaban contra el agua que entraba constantemente por el costado del bote y brotaba de las grietas del fondo. La sacaban con cubos, pero el trabajo era incesante, como recordó Russell Bennett:

"Durante todo el día y toda la noche, nos turnábamos para achicar agua y que el nivel siguiera bajando. Por la noche nos acurrucábamos unos junto a otros. Entonces dormíamos y, cuando el agua volvía a cubrirnos los pies, teníamos que empezar a achicar de nuevo".

Perdidos y temblando de frío, los marineros oteaban el horizonte en busca de señales de rescate. De vez en cuando creían ver tierra, pero no era más que una ilusión. Solo al quinto día, cuando ya habían perdido la esperanza, divisaron un dragaminas soviético en la distancia. Para entonces, 15 de los hombres que iban en la pequeña embarcación habían perecido.

"A estas alturas estábamos muy débiles; nos tenían que subir a bordo con cuerdas por la cintura. Intenté caminar, para que la circulación de las piernas funcionara, pero era imposible, ya que las piernas no me sostenían", dijo Shorts.

"Cuando estuvimos abajo, en el agradable y cálido camarote, abrieron una botella de vodka. Uno de los miembros de la tripulación se sirvió un trago pequeño en un vaso, luego me sirvió uno grande a mí y después a los demás. Nos tomamos unos tres cada uno. No habíamos comido en cuatro días y el alcohol se nos subió a la cabeza", dijo Bennett y continuó:

"Me llamó una mujer que había en la tripulación y me llevó hasta la litera en la que estaba el joven que había sufrido tan terribles heridas. Él se levantó a medias y extendió la mano todo lo que pudo para que yo la sostuviera y dijo unas palabras que nunca podré olvidar: '¡Lo logramos!'. Entonces alguien me sacó de allí, pero antes de irme vi los ojos de la mujer que lo cuidaba y estaban húmedos y llenos de tristeza y lástima, pues creo que sabía que tenía muy pocas posibilidades. Esa fue la última vez que lo vi. Sus manos parecían más bien garras, dobladas y quemadas, al igual que sus brazos. ▸

Los marineros de la Royal Navy recibían una ración de ron cada día.

El ron se vertía en pequeñas tazas que contenían unos 70 ml y nunca se lavaban.

Arcángel era el objetivo final de Hitler

Los convoyes del Artico navegaban hacia dos puertos del norte de la Unión Soviética, Múrmansk y Arcángel. Este último era uno de los dos puestos avanzados de gran importancia estratégica a los que apuntaba Hitler.

Después de un peligroso viaje, muchos barcos de los convoyes árticos atracaban en el extremo norte de la península de Kola, en el puerto de Múrmansk, libre de hielo durante todo el año. Durante el verano, algunos convoyes evitaban la península y atracaban en Arcángel, donde la navegación estaba restringida por el cierre del puerto durante cinco meses al año. Arcángel era un objetivo estratégico clave en la Operación Barbarroja, donde estaba previsto que terminara la invasión. En 1940, Erich Marcks, comandante de la Wehrmacht, había trazado una línea a través de la Unión Soviética que representaba todo el territorio que los alemanes debían conquistar para poner de rodillas al vasto imperio del este. La línea iba desde Arcángel, en el norte, hasta Astracán, en el sur, y seguía el río Volga durante gran parte del trayecto. Ambas ciudades eran puertos en el mar Blanco y el mar Caspio, respectivamente.

Los nazis llamaron a esta frontera la Línea A-A y, cuando Hitler trazó sus planes para la invasión de la Unión Soviética en la Operación Barbarroja el 18 de diciembre de 1940, marcó la línea como el punto final del avance. La idea era que los territorios al oeste de la frontera nominal contenían una proporción tan considerable de los recursos que los soviéticos no podrían continuar la guerra sin ellos. La remota frontera también serviría para proteger las ciudades alemanas de los bombardeos.

Al oeste de la línea A-A, se encontraban el 86 % de la producción de combustible soviética y los centros de poder político e industrial de Moscú, Leningrado y Stalingrado. Ninguna de las dos terminales de la línea fue conquistada.

***El puerto de Arcángel** pudo mantenerse abierto durante un tiempo con rompehielos, pero luego el hielo se hizo tan grueso que incluso los barcos más potentes tuvieron que abandonar.*

La cabeza era una gran costra, y no quiero ni imaginarme cómo tenía los pies".

Al día siguiente, el dragaminas llegó a Múrmansk, donde los heridos fueron llevados al hospital. Allí murieron otros dos miembros de la tripulación. William Shorts sobrevivió, pero los médicos tuvieron que amputarle las piernas porque las tenía gangrenadas.

Mientras tanto, el SS *Induna* yacía en el fondo del mar de Barents con su carga de 2.700 toneladas de municiones y combustible; 38 miembros de la tripulación habían muerto.

El hielo empujó a los convoyes a las garras del águila

El naufragio no fue un accidente. En 1942, los alemanes empezaban a sentir los efectos de las enormes cantidades de municiones que fluían sin obstáculos hacia la Unión Soviética a bordo de los convoyes. Adolf Hitler no dudó ni un segundo de que la suerte de Alemania en la guerra dependía de la capacidad de los nazis para destruir los cargueros. Las entregas permitirían a los presionados soviéticos resistir la invasión alemana, razonó el Führer. El 14 de marzo de 1942, decidió poner fin al tráfico y declaró los convoyes objetivo estratégico de vital importancia.

"Es necesario que las comunicaciones marítimas por el océano Ártico entre anglosajones y rusos, hasta ahora prácticamente sin obstáculos, sean impedidas de ahora en adelante", tronó Hitler.

Los alemanes habían ocupado Noruega en 1940, lo que les dio acceso a puertos y aeródromos que utilizaron en la lucha contra los convoyes del Ártico. En los fiordos noruegos se reunían ahora grandes buques de guerra alemanes, entre ellos el temido *Tirpitz*, que había llegado a Trondheim en enero de 1942. Poco después, el 21 de marzo de 1942, el crucero *Admiral Hipper*, de 14.000 toneladas, echó el ancla cerca del *Tirpitz* en Trondheim.

***La tripulación del submarino alemán U-601**, tras disparar a un oso polar. Desde 1942,* el U-601 *formó parte de la flota de submarinos alemanes que operaban en el Ártico.*

En pocos meses, Hitler había armado la costa noruega. Además del *Tirpitz*, el *Admiral Hipper* y el crucero *Lützow*, ocho destructores y 20 submarinos estaban listos para la acción. Pocas semanas después de la orden de Hitler, un número considerable de aviones de la Luftwaffe, incluyendo cazas y los bombarderos Heinkel He 111 portadores de torpedos, también estaban listos para atacar desde las bases aéreas, la más septentrional de las cuales estaba a solo 80 kilómetros de Múrmansk.

Los convoyes mantenían las distancias y siempre navegaban tan al norte como lo permitía el hielo a la deriva, antes de dirigirse a Múrmansk. Pero a principios de la primavera, el hielo polar se extendía más al sur que en cualquier otra época del año. Como resultado, los convoyes navegaban bastante cerca de la costa noruega, lo que los hacía especialmente vulnerables a los ataques aéreos alemanes.

Barcos con forma de iceberg

El SS *Induna* y los otros 18 cargueros del convoy PQ 13 zarparon de Islandia el 21 de marzo, una semana después de la orden de ataque de Hitler. En ese momento, las tripulaciones ignoraban por completo la preparación nazi y los horrores que les esperaban. Al principio, el viaje transcurrió sin incidentes. Pero, solo cuatro días después de partir, el convoy se encontró con su primer enemigo: una tormenta atronadora. El 25 de marzo, las olas de color verde oscuro se abatieron con fuerza sobre los cargueros. El agua que no volvió inmediatamente al mar se congeló y quedó depositada sobre los barcos en forma de gruesas capas de hielo. *"El mar de Barents se convirtió en una tumultuosa furia de agua"*, recordó Ronald Adds, fogonero del destructor británico *Fury*.

"Las olas se levantaban en enormes montañas de agua de 60 a 80 pies de altura. Luego estaba el frío. El rocío congelado se convertía en hielo en cuanto chocaba con las superestructuras, las cubiertas y las barandillas", continuó.

El termómetro registraba 33 grados bajo cero y los hombres tenían que dedicar todos los momentos libres a eliminar el agua congelada de los buques para evitar que el peso del hielo los hiciera naufragar.

"Había que verlo para creerlo. Entré en el camarote del comandante y me encontré con una buena pulgada de hielo sólido cubriendo el mamparo", se maravilló Harold O'Neill, del buque de escolta *Sumba*.

La carga estaba amarrada a las cubiertas de los cargueros, pero se soltó con la tormenta. Los miembros de la tripulación que luchaban por evitar que cayera por la borda o destrozara todo lo que había en el barco ▸

Tras tomar el poder, *Adolf Hitler se interesó mucho por Noruega, que consideraba la clave para controlar el Ártico.*

corrían el peligro constante de morir aplastados. Varios sufrieron mareos y, en medio del caos, los vigías tenían un trabajo especialmente difícil: con carámbanos colgándoles de las cejas, que no les dejaban ver con claridad, trataban de vigilar el mar agitado, en parte para evitar colisiones, en parte para asegurar que la distancia entre los buques no fuera demasiado grande, lo que habría hecho que algunos se quedaran atrás.

Dos días más tarde, el mar estaba más tranquilo y la visibilidad era muy escasa. Los marineros se alegraron del giro de los acontecimientos, ya que los alemanes no podrían divisar el convoy en esas condiciones. Pero el alivio duró poco. Al día siguiente, el tiempo se despejó y los barcos quedaron expuestos en mar abierto.

Convoy avistado en ruta

Ocultos bajo la superficie, los submarinos alemanes habían comenzado la caza de los convoyes. A bordo del *U-209*, el capitán del submarino alemán Heinrich Brodda divisó dos cargueros aliados y dos barcos escolta que se dirigían al este en la madrugada del 28 de marzo. Brodda sospechó que los buques formaban parte del convoy PQ 13 e inmediatamente pasó un mensaje a la *Luftloffe 5* (Flota Aérea 5), que se encontraba en Noruega. Durante un tiempo, el submarino perdió el contacto con los buques, pero un avión de reconocimiento alemán volvió a localizar el objetivo. A primera hora de la tarde, los bombarderos Junkers Ju 88 sobrevolaron el convoy y lanzaron sus bombas. Dos barcos fueron hundidos y los supervivientes murieron congelados en botes salvavidas. En los días siguientes, los ataques aéreos continuaron sin descanso. Las tripulaciones de los barcos intentaron desesperadamente contraatacar, pero según el marinero de *Sumba* O'Neill, el éxito fue limitado:

"Al comienzo del ataque, montamos nuestro cañón delante del puente de mando, pero explotó al intentar dispararlo: estaba lleno de hielo".

La congelación de los barcos era ahora tan extrema que parecían icebergs. O'Neill observó que el pequeño buque de escolta *Sulla,* un ballenero reconvertido, estaba completamente cubierto de hielo:

"El Sulla *llevaba un rumbo paralelo al nuestro, no muy lejos... La siguiente vez que miré, había desaparecido, supuse en ese momento que se había convertido en tortuga y se había hundido con el peso del hielo. No había sonido de explosión, no se veían restos... Se había desvanecido".*

El *Sulla* arrastró a los veintiún miembros de la tripulación a las profundidades. Pero el calvario del convoy estaba lejos de terminar. Dos días después, más submarinos alemanes se unieron al ataque y hundieron

HECHOS

En 1941, los finlandeses estacionaron 150 lanchas, cuatro barcos de vapor y dos cazaminas en el lago Ládoga, cerca de Leningrado. La unidad debía desplegarse para impedir el tráfico de trenes entre los puertos de los convoyes y la ciudad sitiada.

Las olas se alzaban en enormes montañas de agua de 60 a 80 pies de altura. Luego, estaba el frío. ▪ El fogonero Ronald Adds, sobre el implacable océano Ártico.

otros tres buques, entre ellos el carguero *Induna*. Cuando el convoy aliado llegó finalmente a Múrmansk, se habían perdido un total de seis barcos y 148 hombres. Entre los buques que habían sufrido daños se encontraba el crucero británico *Trinidad*, que tenía un boquete en el centro debido al impacto de un torpedo. Un barco auxiliar lo había remolcado durante el último tramo hasta Múrmansk, donde los tripulantes supervivientes enterrarían a los muertos.

"Había treinta y dos muertos o desaparecidos. Estaban dispersos, muchos desmembrados, en los compartimentos inundados o destrozados. Fue una tarea muy desagradable y nos puso enfermos a todos. Les expliqué a los hombres que debían considerar los restos como mera materia desechable y que las almas habían pasado ya a otro plano. Embarcamos en un dragaminas los sencillos ataúdes que habían fabricado los carpinteros y los lanzamos al mar. Luego escribí personalmente a cada uno de los familiares", recordó el capitán del barco, Leslie Sanders.

El acorazado se mantiene al acecho

El PQ 13 había sido golpeado más duramente que cualquier otro convoy, y el trágico destino de los barcos había sido motivo de sorpresa y preocupación en la Royal Navy. Empezaron a surgir dudas y el Almirantazgo se preguntó si la operación de los convoyes justificaba semejantes pérdidas.

"El enemigo estaba decidido a hacer todo lo posible para detener este tráfico. Las fuerzas aéreas y de submarinos en el norte de Noruega habían sido fuertemente reforzadas", declaró el almirante de la Flota sir John Tovey, que estaba a cargo de las operaciones marítimas.

Tovey temía que los convoyes fueran aún más vulnerables en las claras noches de primavera del Ártico. A partir de finales de abril, habría 20 horas de luz cada día, sin apenas oscuridad en la que esconderse. Durante el verano, el sol brillaría las veinticuatro horas del día. Esto daba a los aviones de reconocimiento enemigos mucho tiempo para buscar los convoyes. Y en cuanto llegaban los informes de avistamiento, los bombarderos podían despegar.

Tovey consideró que una amenaza de ese calibre para los convoyes era inaceptable y argumentó que el número de convoyes debía reducirse durante el verano y posponerse hasta las noches más largas del otoño.

Los oficiales navales británicos, estadounidenses y soviéticos eran muy conscientes de que los alemanes estaban reforzando sus unidades de combate en Noruega. En particular, temían que los convoyes se encontraran con el coloso *Tirpitz*, que podía destruir fácilmente la mayoría de los buques de escolta con sus ocho cañones de 38 cm antes de que tuvieran tiempo de disparar. Por ello, varios oficiales –entre ellos Tovey– aconsejaron que no se enviaran más convoyes. Pero no se podía jugar con Churchill, Roosevelt y Stalin, y ninguno de ellos estaba dispuesto a detener o retrasar el tráfico. Los jefes de Estado consideraban urgente la necesidad de armas y equipos para las tropas soviéticas. Sin los suministros, los soviéticos no podrían enfrentarse a los nazis en el Frente Oriental. Los tres líderes aliados tenían la última palabra. El 8 de abril, otro convoy, el PQ 14, emprendió el largo viaje, esta vez desde Escocia. El PQ 14 era más grande ▸

NOTICIAS DEL FRENTE:

THE BEND BULLETIN

4 de mayo de 1942

Los nazis aseguran que el crucero británico se hundió en la batalla del océano Ártico

Londres dice que no se sabe nada de la afirmación alemana; se informa de que los destructores han sufrido daños.

Berlín, 4 de mayo (transmisión en alemán grabada por UP en Nueva York). Un comunicado del Alto Mando dijo hoy que los buques de guerra, submarinos y aviones alemanes libraron duras batallas con fuertes convoyes aliados en los tormentosos mares del Ártico, hundiendo un crucero británico de 10.000 toneladas y sufriendo graves daños un destructor alemán.

La batalla (que aparentemente comenzó con un ataque alemán a un convoy aliado con destino a la Unión Soviética) se libró a pesar de las tormentas y del fuerte oleaje y el hielo, según el comunicado, con estos resultados:

Un crucero pesado británico fue alcanzado dos veces por torpedos submarinos nazis y se hundió. Varios destructores aliados resultaron dañados en una dura batalla. Un destructor alemán resultó gravemente dañado.

Barcos de vapor hundidos

Dos barcos de vapor aliados, con un total de 12.000 toneladas, fueron torpedeados por destructores alemanes y "en vista de la situación de mar gruesa" deben considerarse perdidos.

Un buque de municiones aliado de 6.500 toneladas resultó hundido.

Tres buques mercantes aliados con un total de 19.000 toneladas fueron hundidos y un gran carguero resultó dañado por la aviación alemana.

Otro barco de vapor aliado fue torpedeado.

Londres, 4 de mayo. Los círculos oficiales dijeron hoy que la ruptura de los témpanos de hielo del Ártico abrió el camino para la intensificación de la guerra marítima y aérea a lo largo de la ruta de abastecimiento a la Unión Soviética, pero nada se supo aquí de los informes alemanes sobre una batalla contra los convoyes aliados.

Las interpretaciones británicas y alemanas *de los combates diferían en el informe de* The Bend Bulletin *de Oregón, Estados Unidos.*

Nazis Claim British Cruiser Sunk in Arctic Ocean Battle

London Says Nothing Known of Claim Made By Germans; Destroyers Reported Damaged

Berlin, May 4 (German Broadcast Recorded by UP at New York)—A high command communique today said German warships, submarines and airplanes fought severe battles with strong allied convoys in stormy Arctic seas, sinking a British 10,000-ton cruiser and suffering heavy damage to a German destroyer.

The battle (apparently beginning with a German attack on an allied convoy to Russia) was fought despite storms and

Los barcos de pesca y los buques de guerra se protegían unos a otros en manadas

Los convoyes son una forma muy conocida de proteger el transporte marítimo de mercancías, pasajeros y tropas, y sus raíces se remontan a las primeras guerras púnicas del siglo III a. C. Una flota de barcos puede protegerse y ayudarse mutuamente en caso de naufragio o avería, y la Royal Navy, responsable de la ruta del Ártico, hizo buen uso de ello.

Los convoyes consistían en una serie de buques mercantes muy cargados que navegaban en una formación más ancha que larga. Los submarinos alemanes solían atacar por el costado, y con la formación en convoy, el peligro pasaba más rápido y los submarinos tenían menos objetivos para elegir.

Los barcos se colocaban en columnas con 900 metros –media milla náutica– entre cada columna y 450 metros entre cada barco de la columna. Era importante mantener una formación cerrada, por lo que la velocidad del convoy estaba determinada por el barco más lento. Normalmente, esa velocidad era de unos ocho nudos, lo que significaba que el viaje de Islandia a Múrmansk podía hacerse en ocho días en condiciones óptimas, aunque eso rara vez se cumplía.

En el centro del convoy se encontraban los buques mercantes, cargados hasta los topes de suministros para los soviéticos. Los buques más vulnerables, que transportaban combustible y municiones, se situaban en la retaguardia, donde estaban más protegidos. Los buques de catapulta –cargueros que podían lanzar rápidamente aviones de combate– y los barcos de pesca equipados con grandes cañones los defendían de los ataques por todos los flancos.

Dos escoltas seguían la carga

El anillo exterior del convoy estaba compuesto por buques de guerra que formaban la escolta. Una de las tareas de la escolta era detectar la actividad del enemigo. Si los submarinos navegaban en superficie, podían ser detectados por el radar; cuando estaban sumergidos, podían ser localizados por el sistema de sónar submarino ASDIC, que emitía ondas sonoras. Cuando una señal alcanzaba a un submarino, enviaba un eco que revelaba el rumbo, la velocidad y la profundidad de este.

En algunos casos, los convoyes también contaban con una escolta remota de buques de guerra en las inmediaciones de la ruta. Con ello se pretendía evitar los ataques de los barcos enemigos que se dirigían hacia el convoy.

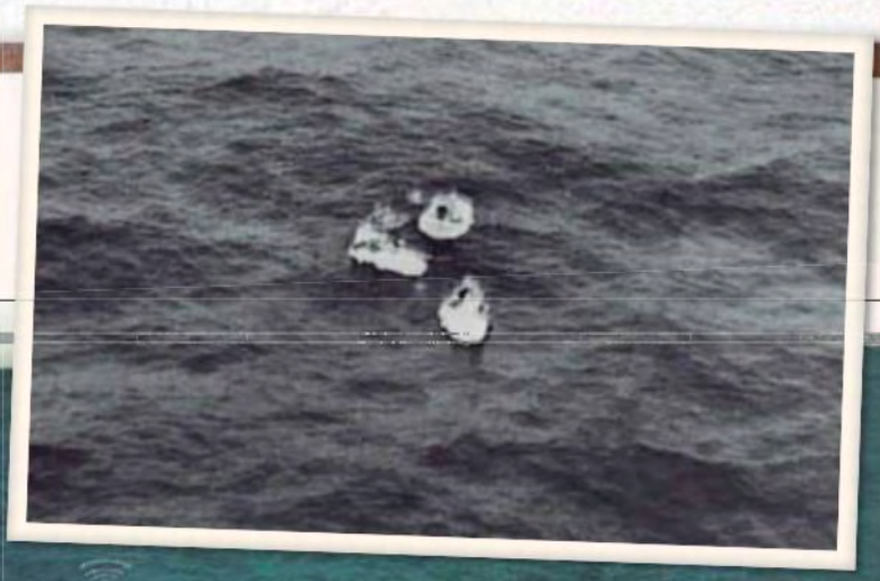
La corbeta se construyó al principio de la guerra como medida provisional hasta que se dispusiera de buques mejores. Estaba equipada con armas antisubmarinas. Su amplio casco la hacía estable y apta para la navegación, pero también lenta. Con 16 nudos, no podía competir con los submarinos alemanes, que viajaban a 17-18 nudos en superficie.

El destructor de escolta era un buque de guerra fabricado en serie y construido específicamente para el servicio de convoyes. Con una velocidad máxima de 21 nudos, era más lento que un destructor, pero el precio por unidad era bajo. Se construyeron más de 500 durante la guerra.

El arrastrero era un barco de pesca reconvertido que ayudaba a luchar contra los submarinos. Tenía un cañón de cubierta, un sónar y cargas de profundidad. Era adecuado para el mal tiempo, pero solo podía navegar a unos 12 nudos.

El balandro llevaba un armamento ligero pero muchas cargas de profundidad y equipos de rastreo de submarinos. Con una velocidad máxima de 19 nudos, era más lento que el destructor, pero tenía mayor alcance.

Horrorizados, vimos cómo uno de los barcos mercantes se elevaba y desaparecía en un destello púrpura. ▪ El marinero Raymond Smith fue testigo de la destrucción del buque de un convoy.



Los náufragos *más posibilidades de ser encontrados y rescatados cuando los barcos de un convoy navegaban juntos.*

El destructor lideraba la escolta, protegía el convoy y daba caza a los submarinos. Viajaba a unos 35 nudos, iba fuertemente armado y era uno de los buques más peligrosos de la escolta. Como tenía poco calado, era difícil hundirlo con torpedos submarinos.

Barcos con catapulta: antes de que la Royal Navy tuviera portaviones, algunos buques de carga fueron equipados con catapultas capaces de lanzar un único avión de combate.

Barcos de rescate: al principio, era el barco de retaguardia del convoy el que se encargaba de rescatar a los náufragos. Más tarde, se añadieron barcos de rescate.

El dragaminas era el versátil caballo de batalla del convoy. Su tarea principal era limpiar las minas, pero también estaba equipado para cazar submarinos.

El hielo era una amenaza constante *en el océano Ártico. Los marineros se esforzaban por mantener las luces de señalización libres de hielo. Las luces eran, aparte de las banderas, el único medio de comunicación de los barcos.*

Otros ya no nadaban, simplemente flotaban sin vida con el cuerpo cubierto de petróleo.

▪ El fogonero George Stacey, sobre el hundimiento del *Punjabi*.

que cualquier otro convoy y estaba formado por 24 buques de carga, acompañados por una poderosa escolta. Además de cinco destructores, un crucero y dos arrastreros armados, los cargueros contaban con la ayuda de un minador. También había una escolta remota de dos acorazados, dos cruceros y 12 destructores que seguían al convoy a distancia y podían entrar en acción si, por ejemplo, aparecía el *Tirpitz*. Al tercer día, el convoy se encontró con pequeños icebergs a la deriva al suroeste de la isla noruega de Jan Mayen y una densa niebla cubrió el Ártico. La escasa visibilidad hizo que numerosos barcos chocaran contra el hielo y sufrieran daños. Como resultado, el convoy se dividió; 16 cargueros tuvieron que abandonar el viaje y regresar a Escocia, mientras que ocho siguieron rumbo a Múrmansk.

La espesa capa de nubes impidió que los aviones alemanes atacaran el PQ 14, pero el peligro seguía acechando bajo el agua. El 16 de abril, el *Empire Howard*, cargado de municiones, fue torpedeado por el submarino *U-403* al noroeste del Cabo Norte. La munición explotó, el barco se partió por la mitad y, tras solo 57 segundos, desapareció en las profundidades. Unos 40 de los 54 miembros de la tripulación lograron saltar por la borda, pero muchos de ellos resultaron gravemente heridos y se ahogaron inmediatamente.

"Oí tres explosiones, vi cómo el Empire Howard temblaba y en tres minutos había desaparecido. Conseguimos recoger a 14 supervivientes. Entre ellos había un joven de no más de 14 años en estado de shock. Probablemente había mentido sobre su edad para hacer el viaje. Se recuperó, pero otros cuatro murieron", dijo Douglas Finney, que servía en el arrastrero *Lord Middleton*, que recogió a los náufragos.

"La noche antes de entrar en Múrmansk, detuvimos el barco en medio de un vendaval atronador para celebrar un servicio fúnebre y echarlos por la borda. Durante el servicio oímos a los aviones enemigos sobre nosotros, pero por suerte la tormenta nos protegió", continuó Finney.

El convoy, muy reducido, logró pasar, y *el Empire Howard* fue el único buque que no llegó a su destino. Mientras que el PQ 14 había realizado el viaje hacia el este, el QP 10 se dirigía en dirección contraria. El convoy hacia el oeste estaba formado por 16 cargueros que habían entregado su carga y ahora navegaban de vuelta con las bodegas vacías.

Al día siguiente de la salida, el QP 10 fue atacado por bombarderos Junkers Ju 88 nazis. Los ataques continuaron durante varios días, pero el intenso bombardeo no solo se produjo desde el aire, también desde el mar. El capitán Siegfried Strelow, del *U-435*, torpedeó y hundió dos cargueros el 13 de abril. Cuando el convoy fondeó finalmente frente a Islandia una semana después, se habían perdido cuatro barcos, el 25 % del convoy. A cambio, los aliados habían derribado seis aviones alemanes y ocasionado daños ▸

HECHOS

La ruta marítima hacia la Unión Soviética a través del Ártico, a unas

1.500

millas náuticas, era la más corta de las tres rutas de convoyes. El problema era que pasaba por aguas alemanas y resultaba, por tanto, la más peligrosa.

a un séptimo. Los aliados se dieron cuenta de que debían utilizar nuevas armas si querían defender la preciosa carga de los barcos.

La luz del Ártico resultó letal

A la luz de la noche ártica, el mar de Barents se transformó en una galería de tiro en la que los alemanes apuntaban a todo lo que se movía. El convoy PQ 15 desafió los pronósticos y zarpó el 26 de abril con órdenes estrictas de que las entregas de armas debían continuar a toda costa. Los 25 cargueros del convoy iban acompañados de una escolta reforzada, y los barcos también guardaban un arma innovadora bajo la manga. El SS *Empire Morn* era un buque mercante con catapulta de aviones, o CAM. Una plataforma de lanzamiento montada en la parte delantera del buque podía catapultar un caza Hurricane en el aire a la velocidad del rayo, lo que le permitía derribar aviones de reconocimiento enemigos antes de que pudieran pedir refuerzos. Los buques CAM se introdujeron como solución provisional para los convoyes del Ártico, mientras la Royal Navy tenía construidos suficientes portaviones pequeños para seguir a los escoltas a lo largo de las rutas de suministro.

***Churchill quería demostrar a Stalin** que los aliados occidentales estaban comprometidos con la guerra, por lo que los convoyes continuaron a pesar de los riesgos.*

Un acorazado parte un destructor por la mitad

Hasta el 1 de mayo, la travesía del PQ 15 se desarrollaba según lo previsto, mientras los buques se abrían paso entre ventiscas y olas de un metro de altura. Pero de repente aparecieron en el horizonte seis Heinkel He 111, cada uno cargado con dos torpedos. Por pura suerte, los aviones no alcanzaron su objetivo.

Los marineros apenas tuvieron tiempo de respirar aliviados antes de que se produjera un grave accidente. Tal y como dicta el procedimiento en zonas de alta amenaza submarina, el buque insignia, el HMS *King George V*, estaba zigzagueando por el mar. El acorazado navegaba al mando del almirante John Tovey, que dio la orden de avanzar en línea recta cuando la densa niebla se extendió hacia las 16:00 horas. El destructor *Punjabi*, que iba justo detrás, no recibió el mensaje y continuó su rumbo en zigzag. En medio de la niebla, el destructor giró justo delante del *King George V*, de 35.000 toneladas, que cortó al *Punjabi* por la mitad y activó así sus cargas de profundidad.

"El King George V *nos golpeó a babor, a la altura de la sala de máquinas, y nos atravesó como un cuchillo que parte mantequilla. Se oyó un tremendo choque, se cortó la electricidad y el barco empezó a tambalearse violentamente hacia estribor en medio de un caos de cosas que se estrellaban contra el suelo. Mientras el barco recuperaba temporalmente el equilibrio, nos lanzamos hacia la escalera para alcanzar la cubierta superior, pero era obvio que la mitad del barco había desaparecido. Nos quedamos en la cubierta, en un ángulo cada vez más pronunciado"*, informó el marinero Gerry Ricketts.

Rápidamente, él y otros marineros lanzaron los botes salvavidas al agua. Los miembros de la tripulación muertos y mutilados flotaban entre el combustible y los restos de la nave. Desde el barco de salvamento que se apresuraba a recoger a los náufragos, el fogonero George Stacey observó con horror la escena:

"Estaba de pie en la cubierta superior, en medio de una quietud espeluznante. A medida que avanzábamos en silencio, el mar se iba calmando. Todo a nuestro alrededor era combustible negro y espeso, y ahí estaban los pobres diablos del Punjabi, *tratando de salvar la vida. Otros ya no nadaban, simplemente flotaban sin vida con el cuerpo cubierto de petróleo".*

El señalero Norman Newton, que servía en el destructor *Martin*, vio la tragedia de primera mano. Mientras las bocinas y las sirenas sonaban en la niebla, su barco se dirigió al lugar del accidente.

"El Punjabi *había quedado roto en dos mitades y el mar que lo* ▸

El asesor de Winston Churchill quería engañar a los nazis

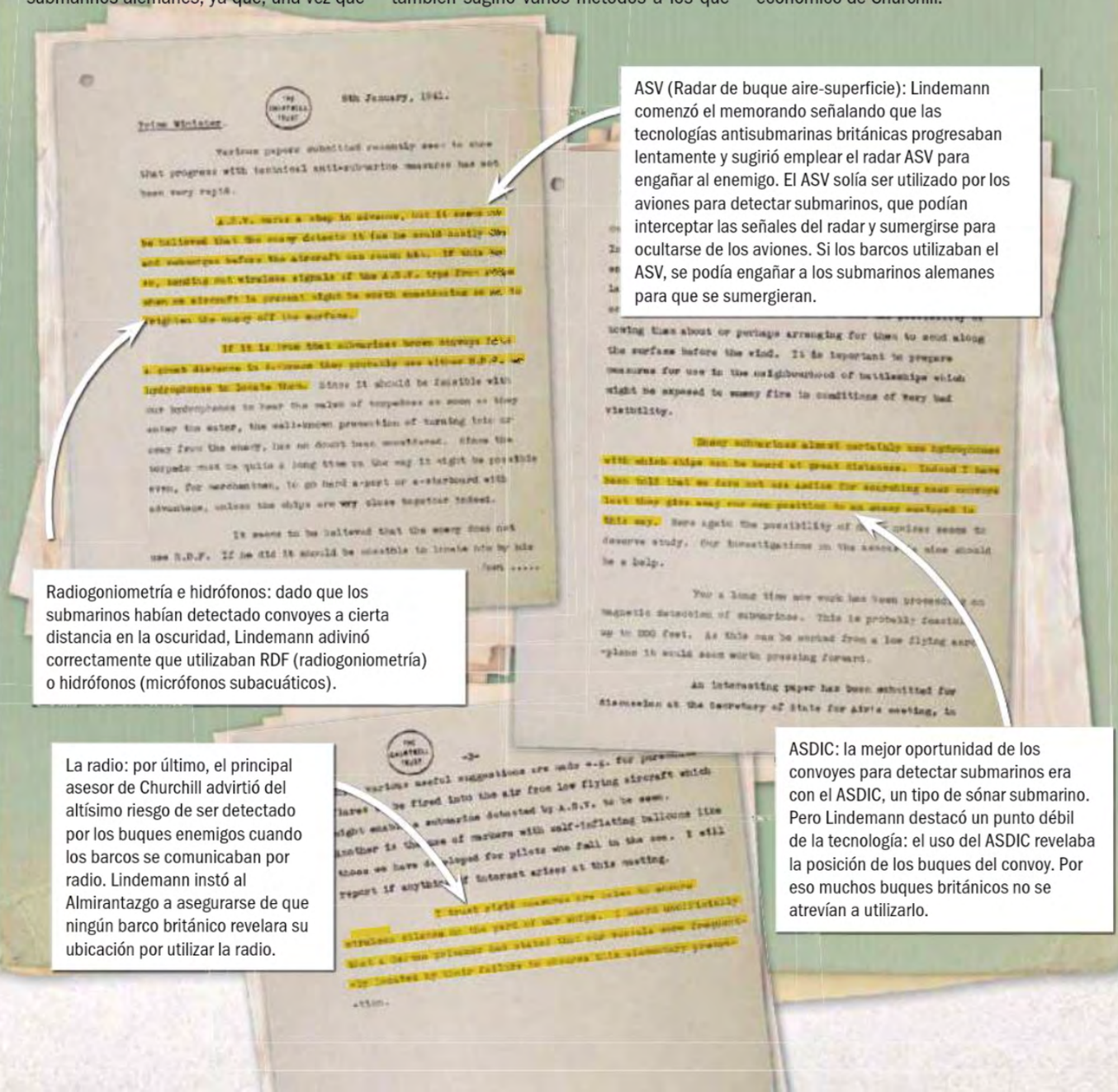
Cuando los convoyes empezaron a atravesar el Ártico, los aliados no tenían ni idea de los peligros. En un memorando, el asesor científico del primer ministro británico explicaba cómo se podía engañar a los submarinos alemanes para que abandonaran sus ataques.

En 1940, 1.059 barcos aliados fueron hundidos por los alemanes; 471 de ellos acabaron en el fondo del mar por ataques de submarinos. Para los británicos, estas pérdidas eran intolerables y, con la intensificación de los combates y el plan de enviar convoyes a la Unión Soviética, en 1941 se consideró crucial contrarrestar la amenaza submarina.

El verdadero reto consistía en localizar los submarinos alemanes, ya que, una vez que se sabía dónde estaban, podían ser inutilizados mediante ataques de barcos o aviones.

En un memorando dirigido a Winston Churchill, el físico británico Frederick Alexander Lindemann, principal asesor científico y amigo del primer ministro, describió las diversas tecnologías que utilizaban los submarinos alemanes para dar caza a los barcos británicos. Lindemann también sugirió varios métodos a los que podían recurrir los aliados para mantener a los submarinos alejados de los convoyes.

La amistad entre Lindemann y Churchill comenzó en 1921, y ambos trabajaron juntos en la década de 1930 para concienciar sobre la amenaza nazi y establecer un sistema eficaz de defensa aérea británica. Tanto durante como después de la Segunda Guerra Mundial, Lindemann fue asesor científico y económico de Churchill.



ASV (Radar de buque aire-superficie): Lindemann comenzó el memorando señalando que las tecnologías antisubmarinas británicas progresaban lentamente y sugirió emplear el radar ASV para engañar al enemigo. El ASV solía ser utilizado por los aviones para detectar submarinos, que podían interceptar las señales del radar y sumergirse para ocultarse de los aviones. Si los barcos utilizaban el ASV, se podía engañar a los submarinos alemanes para que se sumergieran.

Radiogoniometría e hidrófonos: dado que los submarinos habían detectado convoyes a cierta distancia en la oscuridad, Lindemann adivinó correctamente que utilizaban RDF (radiogoniometría) o hidrófonos (micrófonos subacuáticos).

La radio: por último, el principal asesor de Churchill advirtió del altísimo riesgo de ser detectado por los buques enemigos cuando los barcos se comunicaban por radio. Lindemann instó al Almirantazgo a asegurarse de que ningún barco británico revelara su ubicación por utilizar la radio.

ASDIC: la mejor oportunidad de los convoyes para detectar submarinos era con el ASDIC, un tipo de sónar submarino. Pero Lindemann destacó un punto débil de la tecnología: el uso del ASDIC revelaba la posición de los buques del convoy. Por eso muchos buques británicos no se atrevían a utilizarlo.

El mes de mayo comenzó con una racha de mala suerte para los convoyes. Hubo buques aliados que chocaron y otros que se atacaron entre sí. También un barco lleno de oro que se hundió en el fondo del mar.

El convoy PQ 15 en su camino a Múrmansk se encuentra con una densa niebla. El acorazado *King George V* cambia de dirección y colisiona con el destructor *Punjabi*, que se parte en dos y se hunde.

Un lujo poco común para los marineros en el Ártico era el kye, una bebida espesa y caliente que se servía normalmente en las guardias nocturnas.

El kye se preparaba con chocolate rallado mezclado con azúcar y agua hirviendo.

rodeaba estaba cubierto de combustible negro. Bajamos todos los botes disponibles y procedimos a recoger a las pobres almas que se debatían en el mar de petróleo. La popa no tardó en hundirse, pero antes logramos rescatar de allí a bastantes supervivientes, incluido el capitán. Nuestros muchachos tuvieron grandes dificultades para subir a los hombres a bordo, porque era casi imposible sujetarlos debido al fuel. Desgraciadamente, varios de ellos murieron debido a la inhalación de combustible y fueron enterrados en el mar", explicó posteriormente Newton.

Cuarenta y nueve tripulantes del *Punjabi* murieron, mientras que 209 sobrevivieron. Entre los supervivientes estaba el capitán J. M. Waldegrave, que fue rescatado del mar por los marineros del *Martin*. Una vez que Waldegrave se hubo recuperado y se encontraba en el puente del *Martin* con ropa seca, recibió una disculpa de John Tovey. De parte del *King George V*, el almirante expresó su pesar por la pérdida del *Punjabi*.

"Cuando se le preguntó si deseaba responder, el *capitán del* Punjabi *dijo: 'Sí. Es una buena manera de perder a tus compañeros'"*, recordó Gus Brilton, que servía en el destructor *Martin*.

El buque de carga explotó

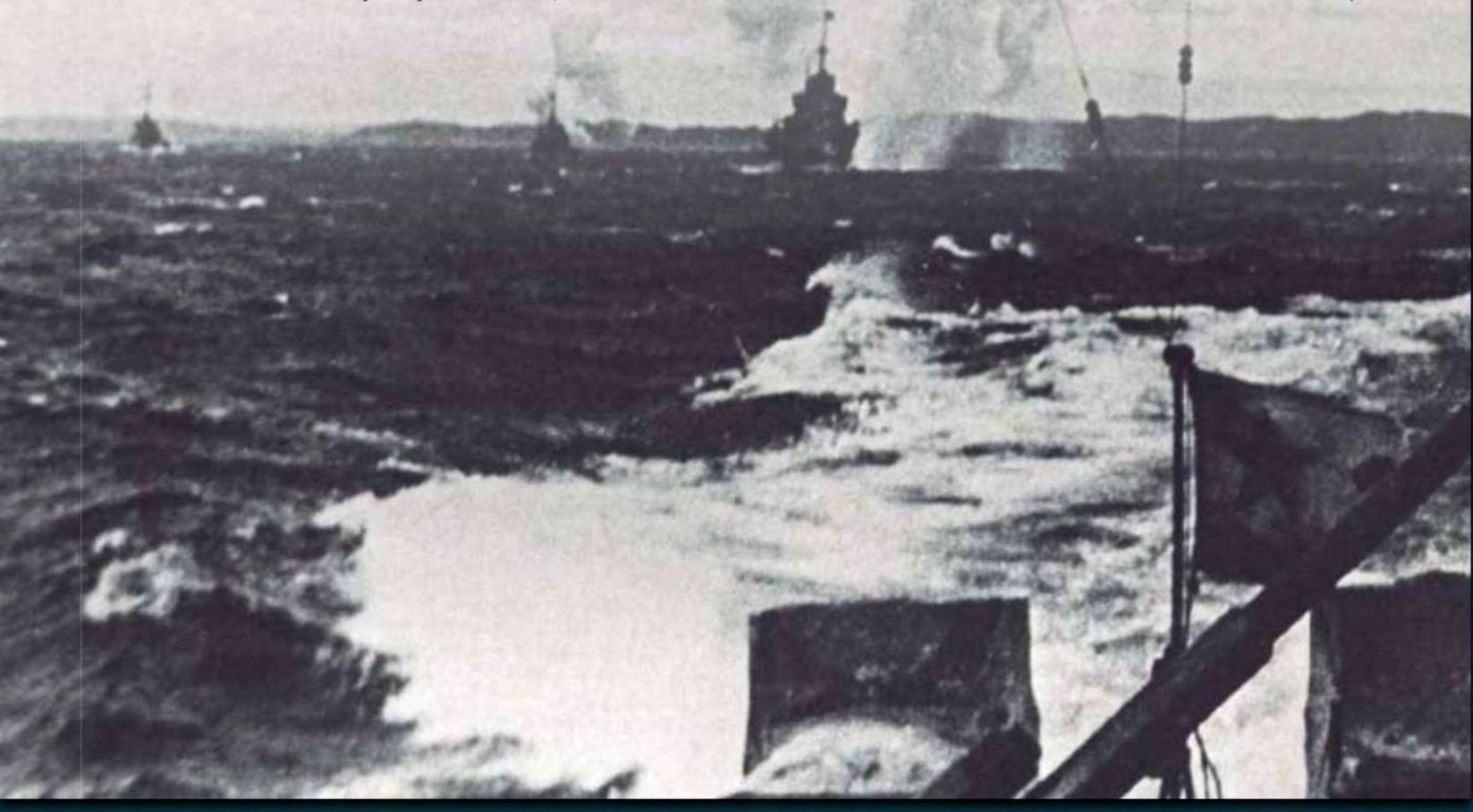
Tras la colisión, el *King George V* sufrió graves daños y tuvo que dar media vuelta. Sin la protección del acorazado, los restantes miembros del convoy se dieron cuenta de que los accidentes rara vez eran incidentes aislados en el Salón del Diablo. A la 01:30 del 3 de mayo, seis bombarderos torpederos Heinkel He 111 atacaron el convoy y, en un ataque relámpago, hundieron tres cargueros británicos, el *Botavon*, el *Jutland* y el *Cape Corso*. Desde el buque de escolta *Cape Palliser*, el marinero principal Raymond Smith fue testigo de la rápida desaparición del *Cape Corso*.

"Horrorizados, vimos cómo uno de los buques mercantes se elevaba y desaparecía en un destello púrpura. Todo lo que quedó de él después fue una masa de escombros flotantes de la carga de cubierta, todo lo demás se había ido al fondo", recordó Smith.

La tripulación del *Cape Palliser* devolvió los disparos a los aviones torpederos, pero los cañones antiaéreos no sirvieron de nada contra los aparatos que volaban a baja altura, informó Smith:

"Estaba en el lado de estribor del puente, cerca del puente de mando, cuando un bombardero a baja altura nos sobrevoló por la manga de babor. Su artillero de popa estaba disparando ráfagas en forma de ocho. Pude verlo con absoluta claridad".

Milagrosamente, nadie resultó herido en el barco de Smith y,



1/5 *El King George V* sufre un agujero de 12 metros en la colisión y tiene que dar la vuelta y abandonar el convoy.

2/5 La escolta del PQ 15 intercepta un submarino y lo ataca. Resulta ser el *Jastrzab* polaco, que sufre daños y tiene que ser hundido.

2/5 Los barcos que regresan navegan sin carga, pero *el HMS Edinburgh* lleva 4.570 kg de oro. Tras un ataque, el barco se hunde.

cuando tras el aterrador ataque los aviones finalmente desaparecieron, los marineros británicos se dedicaron a rescatar a los supervivientes de los buques afectados.

"Entre ellos había un nigeriano que al parecer no les gustaba y al que no querían tener en su presencia, hasta que después de muchos problemas les dijimos que estaban todos en el mismo barco, ¡y que tenían suerte de estar en él!", recordó Smith.

Un total de 137 supervivientes del *Botavon* y el *Jutlandia* fueron rescatados por los buques de escolta, mientras que 73 murieron en el ataque de esa luminosa noche de primavera, incluidos los 50 miembros de la tripulación del *Cape Corso*.

Solo porque las nubes bajas impidieron más ataques aéreos, el resto del convoy llegó sin más muertos al puerto libre de hielo de Múrmansk a última hora de la tarde del 5 de mayo. En un informe al Almirantazgo británico, el Comandante J. Crombie describió lo que le había sucedido al convoy PQ 15. Destacó que los marineros habían tenido suerte.

"La sensación de estar siendo perseguido día y noche es incómoda y, teniendo en cuenta la eficacia de esa persecución, me sorprende que no se produjeran más ataques aéreos. Es posible que, aunque el tiempo fuera bueno en el mar (excepto el último día), el tiempo en los aeródromos haya sido diferente. También es sorprendente que solo haya pruebas de que se produjo un ataque submarino, el de la noche del ataque de los aviones torpederos", escribió. Luego, continuó con el relato:

"Me gustaría dejar constancia de la excelente conducta del convoy, compuesto en su mayoría por buques estadounidenses no acostumbrados a trabajar en convoyes. Fue en gran medida gracias a la buena conducta y disciplina del convoy que 22 buques de los 25 llegaron a Múrmansk sin daños".

No fue sino hasta el viaje de vuelta, QP 12, cuando el caza Hurricane a bordo del SS *Empire Morn* entró en acción y derribó un bombardero Junkers Ju 88. Posteriormente, el avión alemán se estrelló y el piloto de la Luftwaffe murió y desapareció en las profundidades del mar.

El convoy se convirtió en una sentencia de muerte

Para los marineros a bordo del convoy PQ 15, el viaje a Múrmansk había sido una pesadilla de miedo, muerte y desastre. Muchos de sus compañeros habían perecido, pero a los ojos de los líderes aliados, el PQ 15 fue un éxito, incluso si había dado a británicos y estadounidenses una muestra brutal de lo que les esperaba. El contralmirante Bonham-Carter había sido testigo de los horrores de los convoyes y era uno de los precavidos, por lo que creía que, a menos que las bases aéreas alemanas del norte de Noruega pudieran ser neutralizadas, los convoyes debían detenerse. *"Si tienen que continuar por razones políticas, hay que esperar pérdidas muy graves"*, advirtió Bonham-Carter, y el almirante Tovey se hizo eco de sus comentarios.

El primer ministro Churchill compartía sus preocupaciones, pero también temía que, si suspendían los convoyes, se debilitaría la influencia de Gran Bretaña sobre Estados Unidos y la Unión Soviética. Era una cuestión de principios. El 17 de mayo de 1942, Churchill informó al personal de defensa británico de su decisión: ▸

HECHOS

El ataque al submarino polaco *Jastrzab* fue un error. El buque era uno de los ocho submarinos polacos que formaban parte de las fuerzas del gobierno polaco en el exilio, compuestas por cerca de 200.000 hombres. A partir de 1940, las unidades polacas combatieron bajo el mando de los británicos: unos 20.000 pilotos polacos participaron en la Batalla de Inglaterra, por ejemplo.

Cerca del puerto seguro de Múrmansk, *la Flota del Norte soviética se unió a la escolta y protegió a los convoyes de los ataques aéreos.*

Las sirenas de los bombarderos en picado siembran el terror

El secreto de la eficacia de la maquinaria bélica alemana era la Luftwaffe. Los tristemente famosos Stukas desempeñaron un papel clave en el bombardeo de precisión de objetivos en el mar y en tierra. Su gran baza era la ominosa sirena.

Durante la Segunda Guerra Mundial, civiles y soldados aprendieron rápidamente a asociar el sonido de una sirena creciente y chillona con la muerte y la destrucción. El aullido lo producía el Junkers Ju 87 cuando se precipitaba casi verticalmente desde el cielo a una velocidad de hasta 600 km/h y dejaba caer sus bombas sobre el objetivo con la máxima precisión. El avión recuperaba rápidamente altura y podía volver a sobrevolar su objetivo para lanzarse de nuevo.

Los alemanes llamaban cariñosamente al Sturzkampfbomber –o Stuka–, de 11 metros de largo, "el pequeño bombardero". Diseñado por el ingeniero aeronáutico Hermann Pohlmann, inspirándose en un avión estadounidense, el Ju 87 empezó a surcar los cielos en 1935 y se utilizó por primera vez en 1937, en la Guerra Civil española. Era un aparato fácil de controlar, robusto y construido para despegar de campos y sitios similares. Podía operar en cualquier clima y era conocido por sus alas invertidas y su tren de aterrizaje fijo. La carga máxima de bombas era de 500 kg bajo el fuselaje y dos bombas más pequeñas de 50 kg bajo cada ala, complementadas por cuatro ametralladoras. En un ataque típico participaban varios Stukas, que descendían por turnos y soltaban su mortífera carga sobre convoyes, por ejemplo, o sobre posiciones defensivas para despejar el camino a los tanques en tierra.

La velocidad máxima del Stuka era de 335 km/h por sus propios medios, pero casi se duplicaba en picado. Un revolucionario sistema automático garantizaba que el avión se enderezara de nuevo, incluso si el piloto se desmayaba por la fuerza g.

La cabina estaba revestida de un blindaje de 8 mm de grosor que la protegía de los disparos. La ventana era de plexiglás de 50 mm.

La curvatura característica de las alas ofrecía al piloto la mejor vista posible desde la cabina.

Una horquilla bajo el fuselaje permitía liberar la bomba principal, de hasta 500 kg, para que no golpeara la hélice. Algunos Stukas tenían espacio para bombas adicionales más pequeñas bajo las alas.
El piloto podía localizar el objetivo a través de una ventana situada en la parte inferior del avión.

Los grandes flaps situados detrás de las alas permitían cambiar de dirección tras el descenso.

Los frenos de picado en la parte inferior de las alas impedían que el Stuka cogiera demasiada velocidad durante el descenso. Esto daba al piloto un mejor control y más tiempo para apuntar.

El tren de aterrizaje era fijo y no se podía retirar, lo que hacía que el avión fuera sencillo y robusto, pero a costa

Cuando el Stuka se lanzaba en picado, se ponía en marcha un conjunto de sirenas accionadas por el viento y montadas en el tren de aterrizaje. Llamadas "trompetas de Jericó", las sirenas tenían un efecto psicológico inspirado en el sonido de los aviones en vuelo bajo, cuyo horror experimentaron los alemanes durante la Primera Guerra Mundial.

Soldados helados *en el interior de una torreta del destructor* HMS Sheffield, *listos para operar el cañón.*

Joseph Stalin y, también, el presidente Roosevelt, se opondrán a que suspendamos ahora los convoyes. Los rusos están en plena acción y esperan que corramos el riesgo y paguemos el precio que conlleva nuestra contribución. Los barcos de Estados Unidos están haciendo cola. Mi propio sentimiento, mezclado con mucha ansiedad, es que el convoy [el planeado PQ 16] debería zarpar el 18.

"La operación está justificada si llegan la mitad de los barcos. Un fracaso por nuestra parte en este intento debilitaría nuestra influencia sobre nuestros principales aliados. Comparto sus recelos, pero creo que es una cuestión de deber".

Dentro del Almirantazgo británico, la reticencia era palpable: enviar otro convoy era tentar a la suerte, dijo el máximo comandante de la Royal Navy.

"Todo el asunto es una operación muy poco sólida con los dados cargados en nuestra contra en todas las direcciones", suspiró el comandante de la Flota, Dudley Pound, tras el anuncio de Churchill.

Los convoyes del Ártico se estaban convirtiendo en *"una piedra de molino habitual alrededor de nuestros cuellos"*, afirmó el jefe naval en una predicción que dio trágicamente en el clavo. Pound se quejó en vano, puesto que nadie escuchó sus advertencias. Consciente de los peligros, Churchill mantuvo su decisión. El 21 de mayo de 1942, otro convoy, el PQ 16, zarpó de Hvalfjörður, en Islandia. Los 35 cargueros estaban protegidos por una escolta excepcionalmente fuerte, que incluía de nuevo uno de los buques catapulta.

El polvorín flotante fue bombardeado

Los marineros del convoy experimentaron una sensación de tranquilidad al ver que un avión sobrevolaba constantemente sus barcos al principio de la travesía. Los hombres se sintieron aliviados de que los aviones británicos les protegieran, pero de repente se dieron cuenta de que se trataba de un trágico error. El avión que se veía en el horizonte era, de hecho, un avión alemán que llevaba un tiempo siguiéndoles.

El estadounidense James E. Akins, marinero del carguero *Carlton,* describió cómo, el 23 de mayo, la tripulación se vio sorprendida cuando uno de los destructores del convoy abrió repentinamente fuego contra el avión. Solo entonces se dieron cuenta de que no era un avión aliado, sino un avión de reconocimiento alemán. El aparato siguió dando vueltas en el horizonte. De vez en cuando uno de los destructores o un crucero ▸

HECHOS

En 1942, el puerto de Múrmansk era bastante básico y podía descargar un máximo de 11 toneladas con su grúa más potente. Los tanques británicos Matilda pesaban 27 toneladas. Por lo tanto, los convoyes llevaban buques grúa al puerto soviético.

***El acorazado King George V** quedó fuera de combate en mayo al chocar con un destructor. El buque no volvió al servicio de convoyes hasta el 18 de diciembre.*

le disparaba con sus cañones antiaéreos, pero esto no parecía molestar a los alemanes. El avión seguía dando vueltas y a la tripulación de *Carlton* le preocupaba que estuviera enviando informes de posición por radio.

Akins había embarcado en el carguero de 5.200 toneladas en Filadelfia, Estados Unidos, el 8 de marzo. Cinco días más tarde –el 13 de marzo de 1942– el *Carlton,* con su tripulación de 45 marineros, había soltado amarras y se había hecho a la mar con un cargamento de municiones que incluía hasta 450 toneladas de explosivos cargados a proa, en medio del barco y a popa.

Akins se preguntaba si deberían haber elegido otra fecha para zarpar, en lugar del ominoso día 13, porque parecían perseguirles los problemas. De camino a Islandia, por ejemplo, el *Carlton* se encontró con una violenta tormenta.

Durante el viaje, Akins atravesó aguas que podían describirse como un cementerio de barcos. Los submarinos alemanes persiguieron al convoy durante todo el trayecto, y el *Carlton* pasó junto a los esqueletos de acero de los buques hundidos por los submarinos en sus incursiones. Solo cuando el *Carlton* llegó a Islandia, Akins pudo relajarse temporalmente y respirar tranquilo.

El nombre de los cigarrillos se debe a una antigua costumbre marinera de atar el tabaco fuertemente para que madure y luego cortar un trozo.

Los cigarrillos Player's fueron muy populares dentro la Royal Navy durante la guerra.

Akins y el Carlton habían llegado a Islandia de una pieza, sin más daños que la rotura de la mayor parte de la vajilla del barco y la desaparición de la litera del intendente.

Lo que Akins no sabía era que la navegación a través del Atlántico Norte era solo un anticipo de las pruebas que les esperaban a él y al PQ 16. Las largas y luminosas noches de primavera no favorecerían al convoy PQ 16. Además, los nazis habían planeado lanzar su primera gran ofensiva contra los convoyes y ahora esperaban órdenes para iniciar un asalto total. James Akins era ajeno a todo esto mientras el *Carlton* y los demás cargueros zarpaban. De hecho, estaba sorprendido por la tranquilidad con la que se desarrollaba el paso del convoy.

"Empecé a preguntarme cómo alguien conseguía medallas si esto era lo que llamaban guerra", escribió Akins en su diario.

Pero, el 24 de mayo, su asombro fue sustituido bruscamente por un horror sin paliativos cuando comenzó su guardia en la superestructura de la parte delantera de la cubierta. Según Akins, tenía que ser el lugar más solitario del mundo. En la bodega de proa, justo debajo de él, había unas 200 toneladas de municiones y explosivos. Y entre Akins y el puente había al menos otras 200 toneladas más. Dos bombarderos se lanzaron hacia el *Carlton*. El primero fue derribado. Sin embargo, como recordaba Akins, *"otro avión se lanzó sobre nosotros y nos dio la puntilla. Cayeron tres o cuatro bombas a menos de un metro de donde estábamos, una junto a la cubierta de popa, otra junto al número 4 y dos en medio del barco. Se hundieron unos 15 metros y luego estallaron de una en una"*. Akins contó que el barco temblaba *"como una cáscara de huevo"*.

Akins escapó con solo un susto al principio. El capitán noruego del *Carlton*, Ragnvald Hansen,

ordenó a toda la tripulación que se preparara para subir a los botes salvavidas, pero pronto cambió de opinión. El *Carlton* no estaba a punto de hundirse, por lo que el capitán no quería abandonar su barco. Akins reanudó la guardia en el puente, pero era evidente que algo no iba bien. Todas las tuberías de vapor de la sala de máquinas habían reventado y el *Carlton* se había detenido.

El primer oficial envió a Akins y al contramaestre a comprobar si había agua: *"Hicimos lo que nos dijo, pero no muy contentos"*. Acababan de terminar la inspección cuando cayeron dos bombas más, aparentemente cerca del barco, y ambos volvieron corriendo a cubierta. Poco después, un destructor británico se acercó al carguero dañado. Por el megáfono, el comandante del barco anunció con pesar que tenía órdenes de hundir el *Carlton,* porque el barco estaba retrasando la escolta. El capitán Hansen preguntó inmediatamente al jefe de máquinas si la avería podía ser reparada, a lo que el jefe de máquinas asintió diciendo que solo necesitaba dos horas.

El capitán decidió intentar salvar el carguero y su preciosa carga. El jefe de la escolta ofreció *al Carlton* la ayuda de un arrastrero armado, el *Northern Spray,* para que actuara como protección y como remolcador para llevar al *Carlton* de vuelta a Islandia. Después de eso, los dos barcos estaban solos. El convoy, con todos sus poderosos buques de guerra, siguió adelante hacia su objetivo.

Los marineros sedientos bajaron a tierra

Durante 12 horas, el pesquero *Northern Spray* remolcó el carguero averiado mientras la tripulación trabajaba para reparar las tuberías. Una vez terminado el trabajo, el *Carlton* navegó por sus propios medios, pero la tripulación temía constantemente que les hundieran los bombarderos o submarinos alemanes, por lo que no paraban de otear nerviosamente el cielo y el mar en busca de la siguiente amenaza.

Akins estaba de guardia una vez más el 28 de mayo cuando el *Carlton* fue atacado por un bombardero alemán que voló tan bajo sobre el barco que la tripulación pudo leer las letras del registro.

El *Northern Spray* respondió con un cañón antiaéreo ligero, mientras que la tripulación del *Carlton* disparó 18 cartuchos del cañón de 10 centímetros del barco. Pero el cañón no podía elevarse más allá de un ángulo de 30 grados, lo cual no era suficiente para alcanzar al enemigo. Afortunadamente para la tripulación, el avión se había lanzado en picado demasiado pronto y las bombas cayeron a unos 25 metros del *Carlton.* Inmediatamente, el avión volvió a sobrevolar el barco y disparó contra el puente, tras lo cual se elevó hacia el cielo y desapareció.

Los dos barcos continuaron sin ser molestados hasta que se acercaron a la costa de Islandia.

El vigía advirtió de repente la presencia de buques de guerra a popa. Asustados, los miembros de la tripulación contuvieron la respiración al divisar la silueta de un enorme barco en la distancia. Temían que la flota de acorazados alemanes liderada por el poderoso *Tirpitz* se dirigiera a toda velocidad hacia ellos. Desde la cubierta del buque de guerra despegó otro avión, y esta vez nadie a bordo del *Carlton* se ▸

TENÍA SENTIDO...

...detener los convoyes que se dirigían a la Unión Soviética

El coste de enviar suministros a la Unión Soviética a través del Artico fue enorme en términos de vidas humanas y dinero. En realidad, los convoyes eran completamente innecesarios, según los historiadores.

Después del malogrado viaje del convoy PQ 13, en la primavera de 1942, en el que murieron 148 hombres y se perdieron seis barcos, aumentó la oposición a los convoyes del Ártico. Tanto los oficiales navales británicos como los soviéticos desaconsejaron el envío de más convoyes porque no creían que tales pérdidas estuvieran justificadas. Algunos historiadores apoyan hoy en día la oposición de los oficiales a estos transportes argumentando que no eran aconsejables; en primer lugar, porque agotaban los escasos recursos de los aliados. Además, los convoyes eran en realidad innecesarios, porque servían principalmente a un propósito político más que militar. La mayor parte de la ayuda de los aliados occidentales a la Unión Soviética solo llegó cuando el curso de la guerra ya había empezado a inclinarse a favor de Stalin, dice un crítico.

En la historiografía soviética, el valor de las entregas de tanques y aviones de Estados Unidos y Gran Bretaña se describe ampliamente como exagerado en comparación con la producción nacional de la Unión Soviética. Además, desde el punto de vista soviético, la calidad del equipamiento era pobre. Por ejemplo, los tanques británicos, incluido el Matilda, que llevaban los primeros convoyes eran inferiores al T-34 soviético. El Matilda era demasiado débil y lento para enfrentarse a los tanques Panzer alemanes.

***El almirante John Tovey** había sido testigo del horror de los convoyes y no creía que debieran mantenerse.*

John Tovey

Cuando abrí los ojos, el motor seguía funcionando, pero la habitación estaba llena de polvo de carbón y vapor hirviendo. ■ El oficial de ingeniería Orston Bulman, después de que una bomba impactara en su barco.

atrevió a esperar que tuvieran la suerte de salvarse una vez más. Sin embargo, para su enorme alivio, los marineros divisaron los rótulos británicos bajo las alas del avión y se dieron cuenta de que el aparato era del portaaviones *Victorious*.

"Enhorabuena por la suerte que habéis tenido al escapar", señaló el piloto al *Carlton*.

Cuando el carguero ancló frente a Reikiavik el 30 de mayo de 1942, los miembros de la tripulación estaban deseando instalarse con una cerveza en un acogedor pub *"con la idea de cogerse una buena borrachera"*, dijo Akins. Sin embargo, la bebida más fuerte que los marineros pudieron conseguir en Islandia fue el café.

Mientras el *Carlton*, como tantas otras víctimas de los convoyes, se veía obligado a regresar a Islandia en lugar de llegar a su destino en la Unión Soviética, las fuerzas alemanas habían comenzado su masivo e implacable asalto a los restantes cargueros del convoy PQ 16.

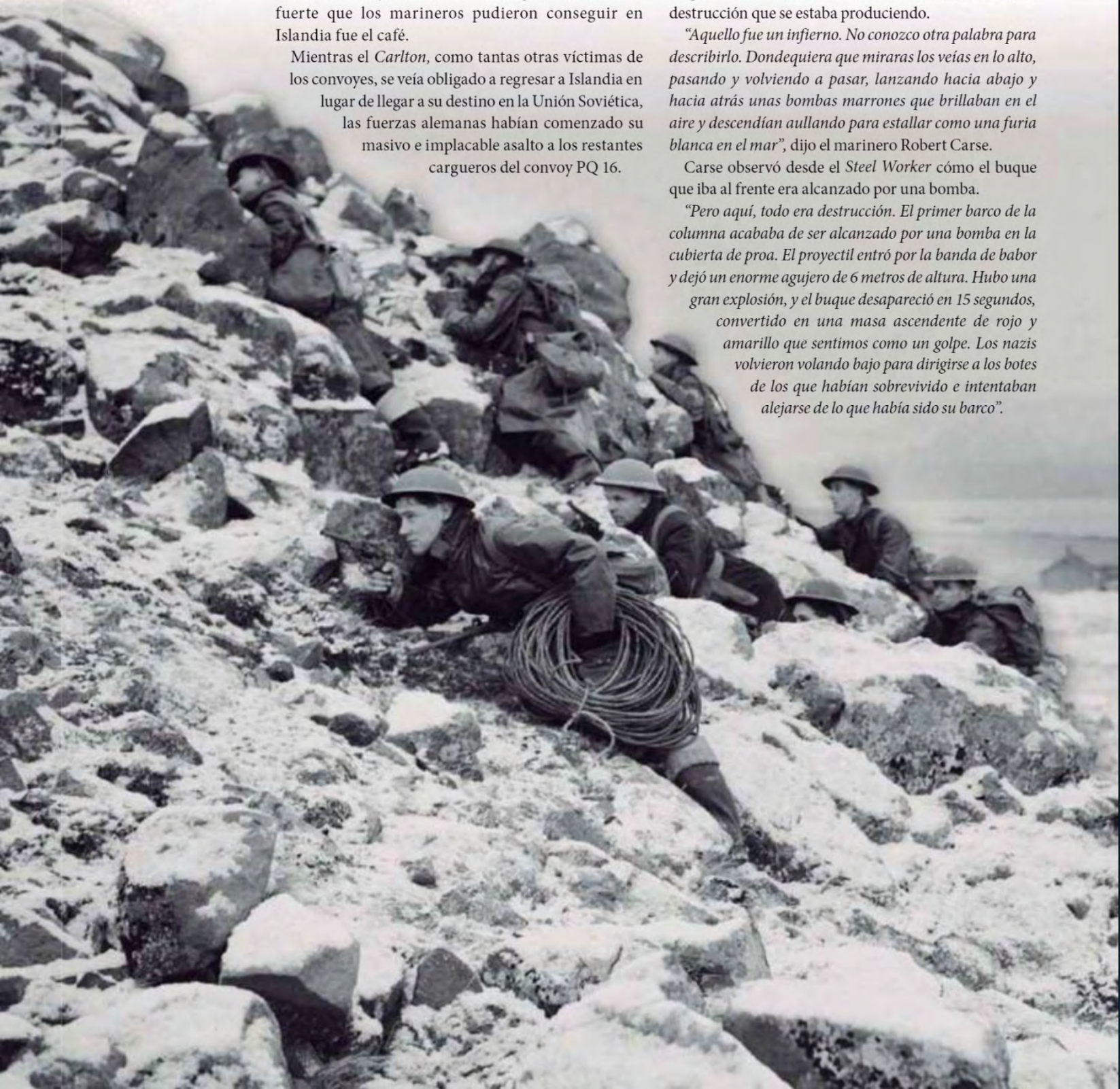
Los náufragos se convierten en objetivos

Los alemanes enviaron regularmente enjambres de bombarderos y aviones torpederos desde las bases de Noruega. Durante cinco días, del 25 al 30 de mayo, los cargueros del PQ 16 fueron objetivos indefensos de un ataque implacable. Como aves de rapiña, volaban en círculos y se lanzaban sobre el convoy, lo que anticipaba un desastre inminente. Los bombarderos Stuka caían en picado casi verticalmente desde el cielo hacia los barcos, mientras los aviones torpederos lanzaban sus mortales cargas. Enormes columnas de humo se alzaban de los buques siniestrados como testimonio aterrador de la destrucción que se estaba produciendo.

"Aquello fue un infierno. No conozco otra palabra para describirlo. Dondequiera que miraras los veías en lo alto, pasando y volviendo a pasar, lanzando hacia abajo y hacia atrás unas bombas marrones que brillaban en el aire y descendían aullando para estallar como una furia blanca en el mar", dijo el marinero Robert Carse.

Carse observó desde el *Steel Worker* cómo el buque que iba al frente era alcanzado por una bomba.

"Pero aquí, todo era destrucción. El primer barco de la columna acababa de ser alcanzado por una bomba en la cubierta de proa. El proyectil entró por la banda de babor y dejó un enorme agujero de 6 metros de altura. Hubo una gran explosión, y el buque desapareció en 15 segundos, convertido en una masa ascendente de rojo y amarillo que sentimos como un golpe. Los nazis volvieron volando bajo para dirigirse a los botes de los que habían sobrevivido e intentaban alejarse de lo que había sido su barco".



***Soldados entrenándose en un campo** cerca de la estación naval de Hvalfjörður, en Islandia, de donde partieron un gran número de convoyes.*

Conmocionado, Carse vio a los alemanes acribillar a los hombres que trataban de escapar.

"Los hombres yacían indefensos y encorvados. No podían hacer nada más que quedarse quietos y morir".

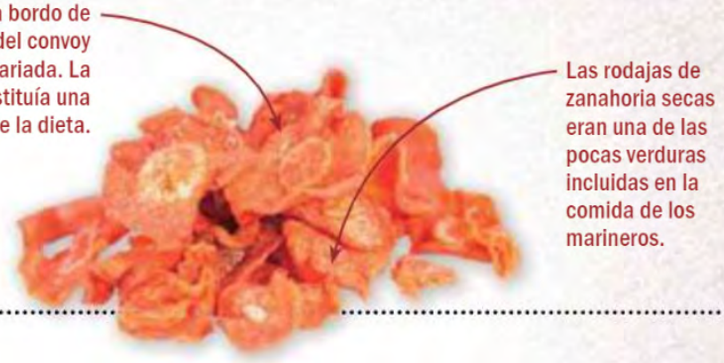
El 27 de mayo, los alemanes lanzaron una serie de ataques aéreos especialmente intensos. Despegaron más de 100 aviones. En el carguero *Empire Baffin*, el oficial de ingeniería Orston Bulman se sintió verdaderamente acosado. El enemigo atacaba desde el aire, desde las profundidades del mar y a todas las horas del día: *"Los alemanes cambiaron de táctica, de modo que media docena de aviones se acercaban a nosotros en grupo, y los cañones del barco les disparaban, mientras otros aviones bajaban de la dirección donde se encontraba el sol y así eran muy difíciles de ver. Teníamos un Merchantman en el convoy que había sido construido especialmente para protección antiaérea, y eso nos salvó. Lanzó tal bombardeo de acero al aire que los aviones alemanes se desviaron y no consiguieron alcanzarnos. Fueron los submarinos los que hicieron el daño. Un barco en la siguiente columna fue el primero en recibir un impacto directo. Llevaba gasolina y munición de repuesto y explotó con un terrible estruendo. Luego desapareció bajo la superficie del agua en pocos segundos sin que hubiera supervivientes"*, dijo Bulman.

"Yo estaba de guardia en la sala de máquinas cuando fuimos alcanzados por varias bombas. Pareció que el barco se levantaba en el aire y yo salí despedido a través de la sala de máquinas. Me golpeé la cabeza con una columna del motor y perdí el conocimiento durante unos segundos. Cuando abrí los ojos, el motor seguía en marcha, pero la sala estaba llena de polvo de carbón y de vapor hirviendo procedente de los cristales de los indicadores de agua rotos", recordó Bulman.

Su barco estaba siendo atacado no solo por bombarderos Junkers Ju 88, sino también por aviones portadores de torpedos que volaban a baja altura.

"Lo máximo que podíamos hacer era alterar el rumbo para evitarlos", dijo Bulman.

"Con los continuos ataques, la amenaza de ser torpedeado y ver a otros barcos hundidos, sabiendo que no teníamos adónde huir, agradecimos cuando llegaron los aviones rusos para darnos algo de protección".



Los soviéticos robaron los cañones de los barcos

Mientras una parte del convoy continuaba hacia Arcángel, el *Empire Baffin* llegó entero a Múrmansk el 30 de mayo. Le esperaba una recepción decepcionante: los soviéticos abordaron el barco, a pesar de las protestas.

"Desmontaron nuestros cañones y se llevaron la munición, y los volvieron a montar en el tejado de un almacén. Pronto descubrimos el motivo cuando se produjo una incursión de bombarderos Stuka que demolió una parte del muelle. Nuestros cañones protegieron el barco mientras llevaban la carga a tierra", dijo Bulman.

"No se nos permitía bajar a tierra, y había guardias armados al final de la pasarela para garantizar que permaneciéramos a bordo de nuestro barco, pero podíamos ver que en la línea de ferrocarril que se encontraba a unos 50 metros de donde estábamos atracados, y durante todo el día y todos los días, un camión de ganado se llevaba cientos y cientos de soldados rusos heridos del frente", dijo el ingeniero.

Ocho de los 35 buques de carga del PQ 16 habían resultado hundidos. Con los barcos, un cargamento de 77 de 210 aviones y hasta 147 de 168 tanques se encontraban ya en el fondo del mar de Barents. A pesar de las pérdidas, Churchill se negó a detener los convoyes. La amenaza nazi a la Unión Soviética estaba lejos de terminar, y los convoyes habían entregado hasta entonces solo la mitad de la cantidad de equipo prevista. Por lo tanto, declaró, era fundamental continuar.

Mientras los barcos se reunían frente a Islandia en junio de 1942, el almirante John Tovey consideró los riesgos de enviar otro convoy. Sugirió al Comandante de la Flota, Dudley Pound, que el siguiente convoy, el PQ 17, diera la vuelta si había señales de amenaza de, por ejemplo, el *Tirpitz*. Esto atraería a los barcos alemanes hacia el oeste y abriría la posibilidad de atacarlos.

Pound se negó y sugirió que el siguiente convoy se dispersara si se producía un ataque. Tovey describió el plan de Pound como *un "puro asesinato sangriento"*. Esta descripción resultó ser dolorosamente acertada. Con los preparativos de la PQ 17, se estaba gestando una tragedia en toda regla.

MIENTRAS TANTO...

FILIPINAS:
El general MacArthur deja la nación isleña el 11 de marzo con una promesa: "Volveré".

JAPÓN:
La incursión Dolittle, el 18 de abril, es el primer ataque aéreo estadounidense sobre Tokio.

GRAN BRETAÑA:
En marzo, entra en servicio el bombardero *Avro Lancaster*.

“¿Qué me queda después de todos estos años?”

Por Oddvar Schjølberg

Trygve H. Johansen es uno de los marinos de guerra más condecorados de Noruega. Recibió varias medallas por su desempeño en el conflicto bélico, incluida la medalla soviética Ushakov, que se concede a los veteranos que navegaron en los convoyes del Ártico y se distinguieron con actos de valor en la defensa de Rusia.

¿Puede hablarnos un poco de usted y de la vida en Noruega antes de que estallara la guerra?
Nací el 16 de octubre de 1921 y crecí en Stallogargo, un pequeño pueblo de Finnmark *(un condado del norte de Noruega).* Nuestra economía era escasa; mi padre era agricultor y pescador, y mi madre se ocupaba de todo en casa. Aprendí pronto sobre la marinería y la vida en el mar y comprendí las fuerzas extremas que actuaban cuando el mar arreciaba frente a nuestra casa. Pero el mar salvaje era fascinante y decidí muy pronto que quería ser marinero cuando terminara la escuela.

Usted ya había empezado a navegar antes de que empezara la guerra. ¿Puede contarnos un poco cómo entró en la marina mercante?
A los 16 años, conseguí un trabajo en un barco de pesca antes de aceptar un empleo como marinero en barcos de carga que navegaban por la costa noruega. El ataque de Hitler a Polonia, en el otoño de 1939, cambió radicalmente la navegación y pronto sentimos el impacto. Recibíamos regularmente informes de barcos noruegos hundidos y de marineros que habían muerto. Las malas noticias y el aumento del riesgo no me detuvieron. Estaba convencido de que los ataques y accidentes solo afectarían a otros barcos y no a nosotros. Mi sueño era navegar y, finalmente, ir al extranjero. Al principio, la oficina de reclutamiento me rechazó: eres demasiado joven para navegar en el extranjero, dijeron. El requisito era tener 19 años y yo solo tenía 18, así que tuve que ir a buscar el consentimiento por escrito de mi padre para ser contratado. El permiso llegó y tuve mi primer servicio a bordo del DS *Borgholm* en febrero de 1940.

¿Dónde estaba usted cuando Noruega fue ocupada? ¿Y qué le ocurrió en los días cercanos al 9 de abril de 1940?
El 8 de abril de 1940, mi barco estaba en Sarpsborg, Noruega, y por la noche partimos hacia Amberes. El hecho de que zarpáramos precisamente ese día cambió toda mi vida. Recuerdo que el viaje fue muy especial. En el Skagerrak, durante la noche, nos cruzamos con la flota alemana que estaba a punto de atacar Noruega, y cuando llegamos a Amberes el 9 de abril, recibimos la impactante noticia: ¡Noruega estaba en guerra! Un buque de guerra alemán había sido hundido en Drøbak y los soldados alemanes habían tomado Oslo. Para los alemanes era importante hacerse con el control de la flota mercante, por lo que ese mismo día, Vidkun Quisling [colaborador nazi y golpista] ordenó a todos los barcos noruegos que buscaran puertos noruegos, alemanes o neutrales.

Nuestro capitán se negó y nos dio la siguiente orden: ¡seguimos navegando bajo bandera noruega y vamos a Ruan, en Francia, a cargar! Entonces me ofrecieron pasar de marinero de

Trygve Haavald Johansen (1921-) participó en los convoyes de Múrmansk y es uno de los marinos de guerra noruegos más condecorados. Nació el 16 de octubre de 1921 y navegó en servicio neutral con la marina mercante noruega en 1939 y en servicio aliado a partir de 1940.

un trabajo peligroso, porque en caso de torpedo la tripulación de máquinas tenía pocas posibilidades de sobrevivir. No pensé mucho en los peligros porque el trabajo estaba doblemente remunerado. Ahora formábamos parte de la flota mercante noruega en el exilio y pasarían cinco largos años antes de que pudiera volver a pisar suelo noruego. Desde Ruan, zarpamos hacia Cherburgo, en el norte de Francia, pero la guerra nos pisaba los talones. Alemania había entrado en guerra con Francia y la batalla por la ciudad se intensificaba. Un feroz ataque aéreo fue respondido desde el fuerte de Cherburgo y por los buques de guerra que se encontraban fuera del puerto. Los combates duraron varios días en los que permanecimos atrapados en el puerto.

Nunca imaginé que acabaría en ese infierno sin posibilidad de escapar. Era peligroso estar en cubierta y el único refugio que podíamos buscar era el camarote. Las bombas caían a nuestro alrededor y era imposible dormir. Que no nos alcanzaran fue un milagro. La experiencia fue aterradora, pero solo una muestra de lo que iba a vivir. Por suerte, conseguimos llegar a Inglaterra antes de que cayera Cherburgo y me convertí en marino de guerra en el sentido literal de la palabra.

Poco después, pasó a formar parte de los convoyes. ¿Recuerda cómo fue encontrarse de repente en medio de la guerra?

Durante los años siguientes, efectivamente, navegué en convoyes y vi de cerca la barbarie de la guerra. Navegué a todos los destinos y casi coqueteé con el desastre muchas veces, pero extrañamente mi barco nunca fue bombardeado ni torpedeado. Siete de los barcos en los que me alisté fueron hundidos cuando yo ya estaba en tierra. Uno de ellos fue el MS *Besholt*. Llegué a Nueva York para alistarme, pero enseguida sentí una inquietud. Había algo siniestro en el barco y sentí que quería marcharme.

Sorprendentemente, me permitieron desembarcar cuando estábamos en Baltimore cargando armas para la invasión de África. El buque fue hundido más tarde por un submarino alemán. Y así navegué en más convoyes hacia el sur y el norte, y vi más ataques repentinos. Hundían barcos uno tras otro. Los marineros estábamos indefensos y no podíamos hacer nada. Nunca vimos a los submarinos que se quedaban bajo la superficie.

Después de varios años de convivencia con este tipo de incidentes, empezamos a acusar el estrés y la ansiedad. Los nervios de la guerra se manifestaron en forma de inquietud, y esto empezó a afectarnos durante las travesías.

Estábamos todo el tiempo con los sentidos en alerta máxima, reaccionando a cada sonido desconocido. Era difícil dormir en las literas; sabíamos que nuestro hogar era una bomba flotante que podía estallar sin previo aviso si impactaba un torpedo alemán. Durante todo el viaje, vivimos en medio de un polvorín de municiones, gasolina y explosivos. Colocábamos cuñas bajo las puertas de los camarotes porque temíamos no poder abrirlas en caso de emergencia. Teníamos que tener una ruta rápida y sin obstáculos hacia la cubierta. Muchos de nosotros no nos atrevíamos a dormir en el camarote y en su lugar buscábamos un lugar en cubierta o cerca de las pasarelas.

Trygve sirvió como marinero y artillero. Aquí, la tripulación revisa el cañón del Ogna, *un barco mercante.*

¿Cómo vivieron los peligros en el trayecto? ¿Algunos de sus barcos fueron atacados por aviones o submarinos alemanes?

En febrero de 1942, yo era marinero en el barco *Ogna*. Tenía 21 años, pero solo ahora me daba cuenta de que estaba viviendo una vida de constante peligro. La pregunta que me hacía cada día era: ¿sobreviviré hoy o será mi último viaje?

El miedo crecía con cada viaje. A medida que salíamos de los puertos, la tensión mental aumentaba, sobre todo para los maquinistas. La tripulación de cubierta podía al menos ver lo que ocurría y si había amenazas, mientras que los de la sala de máquinas no se daban cuenta de nada hasta que todo explotaba a su alrededor.

Me pregunté hasta qué punto podía ser aleatorio todo aquello. Nos encontrábamos con marineros en los bares, y la siguiente vez que estábamos en el puerto nos enterábamos de que aquellos con los que acabábamos de hablar habían muerto, torpedeados o bombardeados. Todo esto afectó a nuestra psique. El *Ogna* ▸

Parte de los convoyes se dirigieron a Buenos Aires con material de guerra. Aquí, el barco Ogna *de Trygve Johansen se encuentra en el puerto de la capital argentina.*

nos dio un respiro porque empezó a navegar a Sudamérica con cargamentos para la producción bélica, incluida piel de vaca. Nunca obtuve una respuesta satisfactoria sobre el destino de las pieles. Navegué durante dos años en esa ruta con solo unos días de descanso. La guerra se acercaba a su punto álgido y Alemania desplegaba todos sus recursos para acabar con los convoyes.

Los convoyes del Ártico eran especialmente duros, con alta mar y un clima extremo. Al mismo tiempo, la aviación y los submarinos alemanes estaban siempre presentes, pero usted hizo esa ruta varias veces.

Efectivamente, navegué en los convoyes del Ártico y en condiciones meteorológicas extremas. En el barco DS *Fjordheim* experimenté una violenta tormenta en el Atlántico Norte en el invierno de 1942. Fue tan violenta que las puertas se abrieron de golpe y el agua inundó los camarotes y destruyó las pertenencias de la gente. El tiempo impedía ver a los barcos con los que navegábamos en convoy, y además era demasiado peligroso moverse por la cubierta. Si caíamos por la borda, no teníamos ninguna posibilidad. En los convoyes de Múrmansk, muy pocos sobrevivían al agua helada. Nunca olvidaré cuando los barcos eran torpedeados. Era terrible escuchar los gritos desesperados de ayuda de los compañeros en el mar.

Nuestras órdenes eran seguir y dejar a los hombres a su suerte en el mar helado. No se permitía que nadie los rescatara y el convoy continuaba avanzando. Era un riesgo demasiado grande detenerse para rescatarlos. El resultado podía ser que se hundieran aún más barcos, se perdiera una valiosa carga y perecieran aún más marineros.

La gran mayoría murió a causa del torpedeo; se puede imaginar lo que ocurre cuando explotan galones de gasolina. Los botes salvavidas que debían rescatar a los marineros en el mar se llamaban *Corpse Pickers* ("Recogedores de Cadáveres"). Revela claramente lo que cargaban.

¿Saben lo que llevaban a bordo para entregar a los soviéticos en Múrmansk?

Recuerdo que el día de Navidad de 1944 cargamos provisiones de alimentos y ropa. A los marineros de cubierta se nos proporcionó ropa polar e inmediatamente comprendimos que íbamos a Múrmansk con la carga. Las temperaturas de 20 a 30 grados bajo cero en la ruta no eran inusuales, y por supuesto no nos hacía muy felices, pero el trabajo era importante y había que llevarlo a cabo. Los convoyes en el Ártico estaban sometidos a una intensa presión por parte de aviones, submarinos y buques de guerra de las bases alemanas del norte de Noruega. Los aviones tenían un gran alcance y nos infligían grandes pérdidas. Miles de marineros navegaban en las condiciones meteorológicas más extremas en el océano Ártico. No en vano a los convoyes los llamábamos convoyes suicidas.

¿Puede describir su llegada a Múrmansk y lo que supuso estar en suelo soviético?

Cuando llegamos a Múrmansk, descargamos el equipo e inmediatamente cargamos muchos regalos y equipos para la población noruega procedentes de organizaciones de ayuda aliadas. Además, en una de las últimas salidas, llevamos a 32 soldados noruegos bien equipados de vuelta a Kirkenes.

Zarpamos el 20 de enero de 1945 y nos siguió el buque soviético Vjatka a través de la bahía de Kola. Los submarinos alemanes estaban listos para atacar, por lo que fuimos escoltados por cuatro buques de guerra noruegos y dos soviéticos. Los submarinos nos atacaron en el camino de vuelta, pero estábamos protegidos por los buques escolta, que lanzaron muchas cargas de profundidad. Había una actividad frenética en las profundidades, donde las bombas detonaban con un estruendo sordo. Yo tenía mucha confianza y creía que esta vez también lo conseguiríamos. Era el quinto año de la guerra y seguía vivo, rescatado una vez más.

En 1945, desembarcó en Kirkenes, que los alemanes habín destruido y quemado antes de huir. ¿Puede hablarnos del espectáculo que le esperaba?

Llegamos a Kirkenes y nos convertimos en el primer barco aliado que atracaba en un puerto noruego desde el estallido de la guerra. Nos recibió un triste espectáculo: la ciudad había sido bombardeada e incendiada. Solo unas pocas casas

Los recuerdos y las experiencias regresan cuando menos lo espero... Es como una película que sigue proyectándose en mi cabeza. ■ Trygve Haavald Johansen.

seguían en pie, por lo demás todo estaba en ruinas. Los alemanes habían empezado a poner en práctica la táctica de tierra quemada. Para mí era importante escuchar las noticias sobre lo que estaba ocurriendo en Finnmark, sobre todo lo que había pasado en casa, en Stallogargo. La respuesta fue desalentadora: ¡todo Stallogargo había sido incendiado! Me dolió porque no sabía nada de la situación de mi familia; habíamos perdido todo contacto durante los años de la guerra.

¿También rescataron a los refugiados noruegos?
El 15 de febrero, las fuerzas alemanas comenzaron a quemar todas las casas de Sørøya, y los residentes se encontraron en una situación precaria. Tres destructores británicos se llevaron a 502 civiles noruegos y llegaron a Múrmansk, donde estábamos esperando. Los refugiados fueron puestos en barcos que navegarían en convoy hacia Inglaterra. En las afueras de la bahía de Kola, los submarinos alemanes seguían dispuestos a atacar, y la primera víctima fue una corbeta, en la que solo sobrevivió un hombre. Más tarde, el barco DT *Thomas Scott* fue hundido. Había 41 refugiados a bordo, pero la tripulación se aseguró de meterlos primero en los botes salvavidas, y todos fueron rescatados.

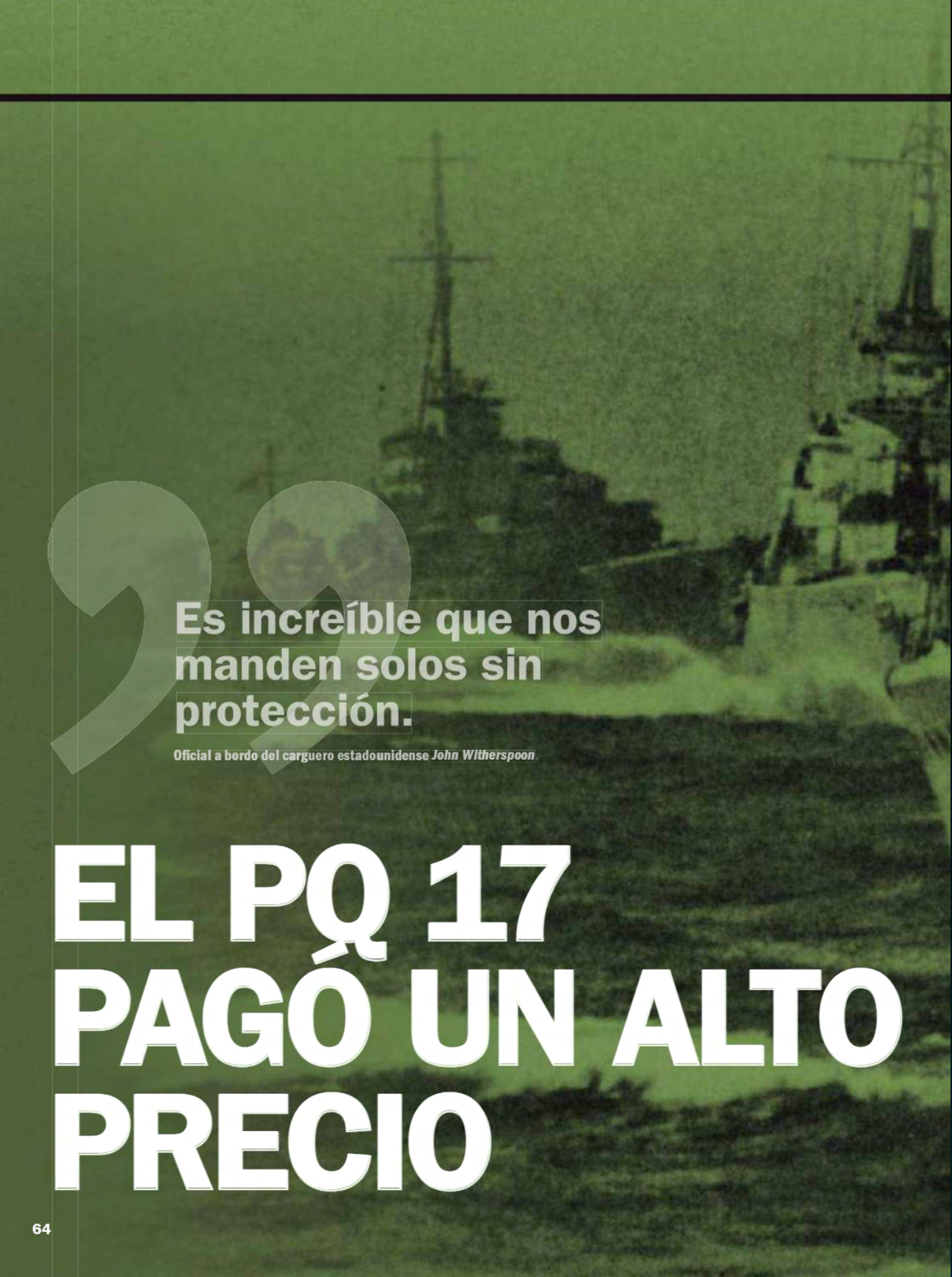
¿Así que terminó en otro convoy de Múrmansk?
En la primavera de 1945, me embarqué en el *Rey Haakon VII*. El 16 de abril salimos del puerto de Clyde en convoy con otros 26 barcos. Entre el Cabo Norte y Bjornøya [Isla del Oso] fuimos atacados por torpederos alemanes. Los segundos que estuvimos en cubierta esperando fueron insoportables. El siguiente ataque se produjo en la bahía de Kola, donde los submarinos planeaban hundirnos. Los barcos de escolta lanzaron todas las cargas de profundidad que tenían.

Fue violento para nosotros en la superficie, pero debe haber sido un infierno abajo en esos estrechos submarinos. Sin duda estaban tan asustados como nosotros cuando el casco temblaba y empezaba a filtrarse el agua. A través de Múrmansk llegamos a Kirkenes para descargar los suministros que tanto necesitaban los residentes. Era el 24 de abril y la guerra estaba llegando a su fin.

¿Cómo vivió el final de la guerra?
Cuando se anunció la paz, el 8 de mayo, estábamos anclados en Kirkenes esperando nuevas órdenes, pero ahora podíamos celebrarlo. Seis años de guerra y yo había sobrevivido. El cocinero había preparado un gran recipiente de ponche y se dijo a todo el mundo que se reuniera en el centro del barco. Los oficiales soviéticos también asistieron, y nuestros nuevos amigos rusos eran muy agradables. Organizaban fiestas en tierra y nos invitaban a asistir. Pero la realidad de la guerra no tardó en aparecer, y durante todo el verano intercambiamos prisioneros de guerra entre Noruega y Alemania y Noruega y Múrmansk. Era doloroso ver a los prisioneros de guerra rusos y la incertidumbre que sentían cuando eran recibidos, sin honor, por las autoridades soviéticas en el muelle de Múrmansk. Más tarde nos dijeron que habían sido enviados a campos en Siberia. Los alemanes fueron recibidos humanamente por los americanos en el muelle de Bremerhaven.

No volvió a casa hasta 1949, cuatro años después de que terminara la guerra. ¿Por qué esperó tanto tiempo y cómo fue la vuelta a casa?
Tenía 25 años y todo había cambiado en Noruega. Pero yo también había cambiado. Me habían quitado la juventud. ¿Qué me quedaba después de todos esos años? Solo malas experiencias. Así que me hice a la mar de nuevo. Allí me sentí como en casa. Navegué durante unos años, pero estaba mentalmente quemado y luchaba contra los traumas. La idea nunca me abandonó: ¿qué pasa con todos los que murieron en el mar? Incluso ahora me duele pensar en ello. 75 años después, los recuerdos llaman a la puerta de la habitación en las horas tranquilas de la noche. En unos segundos vuelvo a estar en esos barcos. Todo es tan vívido como en los años de la guerra. Ahora tengo 99 años, pero los recuerdos y las experiencias vuelven cuando menos lo espero, y casi siempre cuando estoy solo. Es como una película que sigue proyectándose en mi cabeza. Nunca se apaga. ■

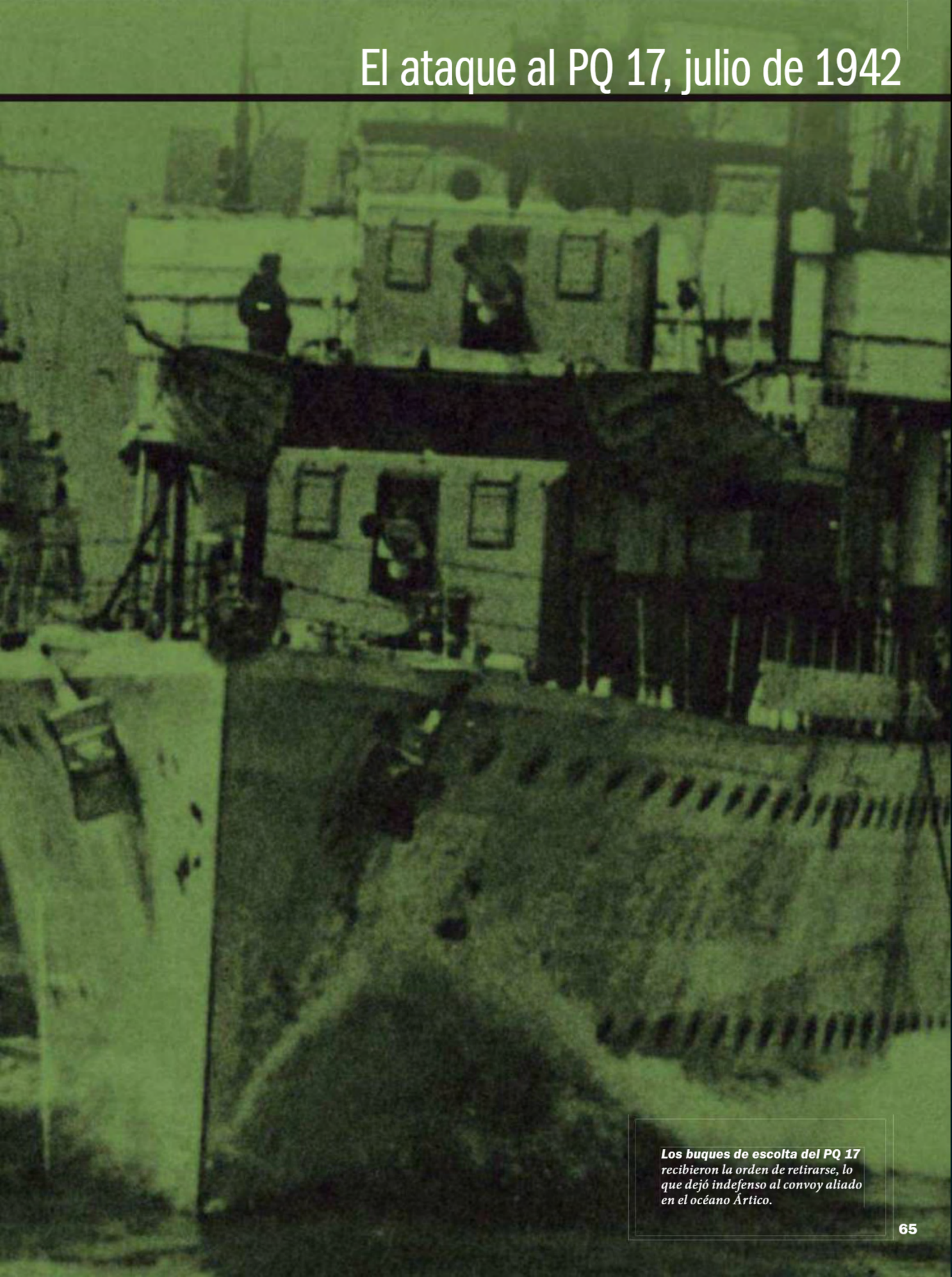
Hubo fiesta entre noruegos y soviéticos en el Día de la Paz. Pero los prisioneros de guerra rusos, que fueron llevados en convoyes de vuelta a Múrmansk, se enfrentaban a un destino incierto.



> Es increíble que nos manden solos sin protección.
>
> Oficial a bordo del carguero estadounidense *John Witherspoon*

EL PQ 17 PAGÓ UN ALTO PRECIO

El ataque al PQ 17, julio de 1942



Los buques de escolta del PQ 17 *recibieron la orden de retirarse, lo que dejó indefenso al convoy aliado en el océano Ártico.*

El PQ 17 pagó un alto precio

En la primavera de 1942, los alemanes atacaron sin piedad los convoyes de ayuda del Ártico, y el PQ 17 pagaría el precio más alto. Temiendo la pérdida de sus preciados buques de guerra, los aliados abandonaron 35 cargueros y los dejaron indefensos en el mar de Barents, con aviones y submarinos alemanes

Por Stine Overbye

A principios de 1942, se produjo un inquietante cambio en la experiencia de los convoyes marítimos que transportaban suministros de los aliados a la Unión Soviética. Los alemanes habían tomado conciencia del valor de estos recursos para Stalin y, a mediados de abril, Adolf Hitler otorgó la máxima importancia a los ataques a la navegación aliada. En consecuencia, los submarinos y las unidades navales de la Kriegsmarine, con el apoyo de la Luftwaffe, vigilaban el mar de Barents como halcones, listos para lanzar ataques mortales y devastadores contra las líneas de suministro que pasaban por el océano Ártico.

Las tripulaciones de los 35 cargueros del convoy PQ 17 tenían más que buenas razones para temer el siguiente viaje, por más que el Almirantazgo británico hubiera asignado al convoy una escolta inusualmente fuerte. Se habían recibido serias advertencias desde varios sectores contra el convoy, que estaba programado para zarpar de Islandia el 27 de junio de 1942, en un momento en que había luz del día permanente en toda la región polar.

"Si continúan por razones políticas, deben esperarse pérdidas muy serias", aconsejó sin rodeos el almirante John Tovey.

Tovey era el hombre que tenía la responsabilidad inmediata de los convoyes. El almirante estaba totalmente de acuerdo con el jefe del Estado Mayor Imperial, el general Alan Brooke, que también se oponía rotundamente al convoy. Al igual que otros miembros del gabinete de guerra, era partidario de suspender los convoyes hasta el otoño, cuando la oscuridad del Ártico volviera a proporcionar a los barcos un manto protector en su paso por el mar de Barents. En su diario, Alan Brooke dejó claros sus sentimientos:

"Personalmente, lo considero una absoluta locura".

Pero el dictador soviético Stalin había estado presionando a Gran Bretaña y Estados Unidos para que completaran rápidamente el convoy. En un mensaje personal enviado el 6 de mayo de 1942 al primer ministro Winston Churchill, Stalin escribió:

"Soy plenamente consciente de las dificultades que se plantean y de los sacrificios realizados por Gran Bretaña en este asunto. Sin embargo, me siento obligado a dirigirme a usted con la petición de que tome todas las medidas posibles para asegurar la llegada de todo el material mencionado a la URSS en el transcurso del mes de mayo, ya que esto es extremadamente importante para nuestro frente."

Después de muchas deliberaciones, Churchill decidió que el convoy debía proseguir. En Hvalfjörður, Islandia, los comandantes de los buques escolta y los cargueros fueron convocados a una reunión en un edificio de la YMCA a las 13:00 horas del mismo día de la salida del PQ 17. En el fiordo, los cargueros estaban anclados, cargados de suministros y listos para zarpar; esta sería la última reunión informativa antes de la partida.

Los capitanes británicos iban elegantemente vestidos con bombines y trajes oscuros, mientras que los estadounidenses, en marcado contraste, llevaban vaqueros, jerséis y camisas de cuadros. Ambos grupos de hombres fumaron mucho durante la reunión.

"La larga cabaña pronto se llenó de humo gracias a los esfuerzos combinados de unas

Alan Brooke

***El jefe del Estado Mayor británico, Alan Brooke**, se opuso con firmeza a los convoyes y advirtió repetidamente de que se avecinaba un desastre.*

doscientas pipas y cigarrillos. No había mucha animación: se hablaba en voz baja y con un zumbido constante. Hubo una buena cantidad de gente que se reunió o se sentó en los largos bancos o mesas que se extendían a lo largo de la cabaña", escribió en su diario el teniente Douglas Fairbanks Jr., del crucero estadounidense *Wichita*.

En la reunión, el contralmirante Louis Hamilton, del buque insignia de la Royal Navy HMS *London*, revisó las órdenes de operación de los cargueros para el próximo viaje.

Hamilton había advertido que el convoy estaría protegido por una fuerte escolta cercana formada por destructores británicos y estadounidenses, así como por una escolta de largo alcance formada por acorazados y un portaaviones.

"Puede que no vean muchos de estos barcos durante la travesía, pero les apoyarán de cerca durante todo el trayecto", prometió Hamilton, añadiendo que había bastantes probabilidades de que el convoy llegara *"prácticamente intacto"*.

Hamilton estaría al mando de una de las escoltas de mayor alcance, compuesta por cuatro cruceros, que seguiría al convoy durante la parte más arriesgada del viaje. La escolta cercana, con su conjunto de destructores y corbetas, estaba dirigida por el capitán de corbeta Jack Broome y seguiría a la escolta hasta el puerto de Arcángel, en el noroeste de Rusia. Hamilton señaló que era importante conservar la munición por si se producía un ataque aéreo.

"Transmita a sus hombres la necesidad de una estricta disciplina de fuego. Toda la experiencia demuestra que es inútil seguir disparando a un avión una vez que ha lanzado sus bombas o torpedos... Estén atentos a los bombarderostorpedos y tengan cuidado de no disparar a otros barcos debido a la confusión", había advertido el almirante.

El último orador de la conferencia fue Charles McGowan, capitán de uno de los barcos de rescate del convoy, cuyo trabajo consistía en rescatar a los supervivientes de los buques hundidos. Insistió en la necesidad de sacar a los supervivientes de las aguas heladas del Ártico lo antes posible y aseguró a los presentes que los que no tuvieran fuerzas para trepar por las redes que se lanzaban por los costados de los buques no debían temer: *"Hasta nuestros bomberos se meten en el agua helada para ayudar. Solo somos humanos, pero si ocurre un desastre, haremos todo lo que esté en nuestras manos para llegar a ustedes lo antes posible",* dijo.

Miedo al superacorazado alemán

A las 16:00 horas del sábado 27 de junio del año 1942, los barcos del convoy PQ 17 fueron saliendo uno tras otro de la bahía de la capital islandesa, Reikiavik.

"Se adentraron en el mar como patos sucios. No se les rindieron honores ni saludos como los que reciben a los buques de guerra. Pero todos los que estaban mirando les rindieron un homenaje silencioso y les ofrecieron algún tipo de oración", escribió Fairbanks en su diario a bordo del *Wichita*.

El PQ 17 en Hvalfjörður, *poco antes de zarpar el 27 de junio de 1942. Desde aquí, el convoy seguiría su ruta con la luz diurna permanente del verano ártico.*

Debido a la escasa visibilidad, los buques se desplegaron pronto en una doble columna y así rodearon el norte de Islandia y atravesaron el estrecho de Dinamarca. A pesar de la peligrosidad de la misión, los hombres estaban de buen ánimo en los 35 cargueros, cuyas bodegas se encontraban repletas de todo tipo de material de guerra imaginable. Las cubiertas crujían bajo el peso de los tanques, los cañones y los aviones de combate, pero en los comedores los despreocupados marineros tocaban música de baile y disfrutaban contando historias de misiones pasadas.

Ese optimismo duró poco. Después de solo tres días de navegación, se escuchó un profundo zumbido que sin duda procedía de aviones de reconocimiento alemanes escondidos en algún lugar de la densa niebla. Los nazis habían localizado el convoy y su objetivo era claro: los submarinos y la Luftwaffe trabajarían en estrecha colaboración para eliminar por completo el PQ 17. Todas las fuerzas navales alemanas disponibles en Noruega debían concentrarse contra el convoy.

"El objetivo principal del ataque es la rápida destrucción del espacio marítimo enemigo", rezaba la directiva que puso en marcha la operación.

Durante el ataque, que había sido bautizado como Operación Rösselsprung por el término alemán para el movimiento del caballo en el ajedrez, los alemanes debían desplegar el enorme poder de ataque que habían concentrado en la Noruega ocupada. El temido superacorazado *Tirpitz* estaba escondido en un fiordo cerca de Trondheim, en el norte de Noruega, listo para lanzarse. ▸

La flota británica en el océano Ártico *disponía de unos pocos aviones, que se lanzaban al aire mediante un sistema de catapulta y se recuperaban tras aterrizar en el mar.*

Un audaz piloto salvó a sus compañeros

El acorazado de la clase *Bismarck* era uno de los buques de guerra más temidos de Europa, con un desplazamiento de 53.500 toneladas a plena carga. Con ocho cañones de 38 cm y una tripulación de 2.000 personas, el *Tirpitz* representaba una amenaza constante para los convoyes de ayuda. Con su temible artillería y una velocidad de crucero de 30 nudos, el acorazado de 254 metros era capaz de destruir la mayoría de los buques británicos antes de que tuvieran la oportunidad de contraatacar.

Los alemanes también habían desplegado dos cruceros pesados, el *Almirante Scheer* y el *Almirante Hipper*, ocho destructores, cuatro torpederos y 20 submarinos en Noruega. La Luftflotte 5 (Flota Aérea 5) de la Luftwaffe también tenía más de 100 aviones en Noruega y Finlandia que esperaban el momento oportuno para atacar al PQ 17 en su recorrido hacia el este.

En la brillante tarde polar del 2 de julio, a las 19:00 horas, la máquina de guerra nazi finalmente atacó. Siete hidroaviones Heinkel 115 cargados de torpedos volaron lentamente a baja altura sobre el mar gris plomizo y atacaron a los barcos de rescate del convoy sin previo aviso. Los cañones navales rugieron desde las cubiertas y las ametralladoras escupieron balas, mientras los aviones respondían con ráfagas de ametralladoras gemelas. En el barco de rescate *Zamalek*, las ventanas del puente de mando fueron destrozadas por proyectiles que hirieron a tres hombres; a uno de ellos, la metralla le arrancó un ojo.

"Yo estaba en cubierta; parecía que el avión venía directamente hacia nosotros", escribió el médico del barco, el teniente de navío Norman McCallum. *"Nuestros artilleros estaban disparando los cañones de 40 mm como locos. De repente, el avión envió una descarga de ametralladora contra el* Zamalek. *Arriba, los disparos atravesaron los cristales del puente y, de pronto, nuestro cañón enmudeció. Entonces oí a un hombre gritar.*

"Corrí a la popa: un marinero se llevaba las dos manos a la cabeza, con la sangre brotando entre los dedos. 'No puedo ver, no puedo ver', gritó. Le quité las manos de la cara. Un fragmento de bala había entrado en su sien desde arriba y había salido por la mejilla. Quizá pudiera salvarle la vida, pero en cualquier caso se quedaría ciego de un ojo".

No pasó mucho tiempo antes de que el piloto alemán volviera a atacar, y esta vez hirió a dos ametralladores. Era como si los disparos de los barcos estuvieran rebotando en los aviones alemanes, pero entonces uno de ellos empezó a perder altura de repente y, luego, cayó en picado directamente al mar frente al convoy.

Los tres aviadores derribados habían subido a las alas del aparato que se hundía y parecían condenados a una muerte segura. Pero entonces, en un momento inolvidable que inspiró asombro e incredulidad a partes iguales entre los marineros del convoy, otro Heinkel 115 emergió repentinamente de la densa capa de nubes y se preparó para realizar un aterrizaje en el mar, directamente frente a los destructores. A bordo del destructor HMS *Wilton*, su comandante, el teniente Adrian Northey, ordenó a su oficial de artillería que disparara al avión.

"Se supone que no debemos hacer este tipo de cosas en la guerra, disparar a un hombre cuando está caído, pero, ¡maldita sea!, si lo dejamos escapar puede volver otro día y hundirnos a todos. ¡Abran fuego!", gritó Northey, y sus hombres se apresuraron a obedecer.

Mientras el destructor abría fuego, el hidroavión se acercaba cada vez más; los proyectiles, que impactaban con fuerza sobre el mar, levantaban enormes columnas de agua. Imperturbable, el Heinkel sobrevoló la cima de las olas, redujo la velocidad y aterrizó junto al avión derribado, justo delante de los atónitos británicos. Unos segundos después, los tres pilotos fueron rescatados y el hidroavión, con los motores rugiendo, atravesó las columnas de agua en medio de una lluvia de proyectiles, despegó y desapareció rápidamente entre las nubes.

"Todos vimos el rescate con bastante claridad. Fue muy bonito, y no podías dejar de admirar la maniobra, aunque eso significara que había un piloto más que volvería a bombardearnos. Aun así, el primer asalto era para nosotros", dijo Godfrey Winn, observador del buque antiaéreo *Pozarica*.

El convoy PQ 17 había resistido el primer ataque. Los alemanes habían perdido un avión y no habían conseguido acertar con ningún impacto directo

El objetivo principal del ataque es la rápida destrucción del tonelaje naval enemigo. ■ Directiva naval alemana emitida cuando fue avistado el PQ 17.

contra los barcos, que tras separarse momentáneamente volvieron a ponerse en formación.

Aunque los pilotos alemanes habían demostrado su audacia, Hitler dudó en lanzar la Operación Rösselsprung con todas sus fuerzas. En su cuartel general de Berlín, meditaba si debía enviar el buque insignia *Tirpitz* a la batalla. Lo que temía era que la Royal Navy embistiera al superacorazado, lo cual sería desastroso tanto militarmente como en términos de prestigio.

Se prohíbe navegar a la Marina

Tras la pérdida del *Bismarck*, buque gemelo del *Tirpitz*, en 1941, Hitler se cuidó mucho de arriesgar el buque orgullo de la Marina alemana. No debía pasarle nada al gigante en ese momento crucial, por lo que el Führer decidió que el almirante Otto Schniewind, a cargo de todo el esfuerzo naval de Rösselsprung, solo debía utilizar fuerzas menores. Así, mientras la flota de acorazados alemanes permanecía a salvo en el puerto, los submarinos y la aviación de las bases del norte de Noruega comenzaron a golpear el convoy PQ 17 el 4 de julio.

Uno de los objetivos era el buque de rescate *Zamalek*. Mientras el doctor McCallum operaba a uno de los heridos de la primera oleada de ataques, los alemanes lanzaron otro asalto. El médico intentaba salvar la vista del artillero que había sido alcanzado durante el ataque de dos días antes y, mientras los cañones antiaéreos de la cubierta comenzaban a rugir, siguió adelante con la delicada operación. A pesar del feroz ataque aéreo, el *Zamalek* se mantuvo a flote, pero otros tres barcos fueron hundidos en la primera gran ofensiva de la Luftwaffe contra el PQ 17.

Sin embargo, en la tarde del 4 de julio, la moral seguía siendo alta en los barcos del convoy. La potente escolta del PQ 17 infundía confianza a las tripulaciones de la marina mercante, y en los buques de la armada se mantenía la fe en las posibilidades de éxito del convoy aquella noche de verano.

"Siempre que la munición dure, el PQ 17 podrá llegar a cualquier parte", se jactaba el capitán de corbeta Jack Broome en su diario después de los ataques.

El jefe de la Marina está preocupado por la flota

En Londres, sin embargo, el Almirantazgo era mucho más pesimista. Allí tenían la impresión de que podía producirse un desastre esa misma noche. Los británicos habían descifrado un mensaje secreto alemán que decía que el *Tirpitz* había salido de su fondeadero. La inteligencia británica conocía la Operación Rösselsprung y temía que el gigantesco acorazado se hubiera hecho a la mar en busca del PQ 17.

El almirante de la Flota sir Dudley Pound, oficial al mando de la Royal Navy, se inclinó sobre un mapa para medir con compás y regla la distancia entre la ruta del convoy y el fiordo de Alta, donde el *Tirpitz* tenía su base. Así calculó que el barco se encontraba a solo seis horas de navegación del convoy. Alarmado, se apresuró a ir a la ciudadela del Almirantazgo, un búnker subterráneo de hormigón situado detrás de los principales edificios del Almirantazgo en Whitehall que albergaba el Centro de Inteligencia de Operaciones. Desesperado por averiguar el paradero del *Tirpitz*, Pound preguntó al oficial de inteligencia a cargo si podía informarle ▸

El equipo se helaba y a menudo *había que descongelarlo rápidamente antes de transportarlo al Frente Oriental.*

con seguridad de si el acorazado se había movido de su anclaje en el fiordo de Alta, en el norte de Noruega. El oficial respondió que lo único que podía saber era si el barco estaba en el mar, y no le habían comunicado nada semejante. En opinión del oficial, no había ningún indicio de que el acorazado estuviera listo para zarpar.

El mensaje no fue tenido en cuenta. Pound estaba seguro de que la flota alemana se había lanzado contra el PQ 17 y sabía que la escolta no tendría ninguna posibilidad de enfrentarse al acorazado. Solo ordenando a su propia escolta naval que se alejara, con la esperanza de atraer al *Tirpitz* y arrojarlo en las garras de la Home Fleet, tendrían alguna oportunidad de ganar la batalla. En contra del consejo de casi todos sus colegas de alto rango en el Almirantazgo, Pound emitió la fatídica orden: el convoy debía separarse y los buques de carga navegar de forma independiente hacia la Unión Soviética.

El almirante ordenó que el convoy se dispersara

A las 22:15 horas del 4 de julio, la orden de Londres rompió la sensación de seguridad del convoy: la fuerza de cruceros de Hamilton debía retirarse, mientras que el convoy debía disolverse y los barcos dirigirse individualmente a los puertos rusos. El marinero danés Valdemar Klitgaard-Lund, que servía en el SS carguero estadounidense *Samuel Chase*, resumió los sentimientos de la marina mercante ante esta noticia:

"De repente llegó la orden por los altavoces de los buques de escolta: 'Que todos los buques se dispersen y se dirijan a su destino a la máxima velocidad, todos los buques de escolta se van a retirar'. Nos quedamos un poco sorprendidos, porque había muchos barcos que estaban ardiendo y algunos se estaban hundiendo, y entonces todos los buques de guerra se retiraron sin más; fue incomprensible".

En el carguero *River Afton*, que iba en primera fila, el comandante civil del convoy, John Dowding, era el responsable de que todos los barcos mantuvieran su velocidad y posición. Dowding no daba crédito cuando recibió la orden. Una bandera blanca con una cruz roja de San Jorge ondeó de repente desde el mástil del destructor británico *Keppel,* que tenía delante. La bandera izada era la señal para dispersar el convoy inmediatamente.

Sin estar aún seguro de haber escuchado correctamente, Dowding izó la misma bandera e inmediatamente la volvió a bajar para indicar que no había entendido la orden. Poco después, un destructor se introdujo entre los barcos civiles y repitió la orden con la bandera y las luces de señalización. Cuando el buque de guerra llegó a la orilla del *río Afton*, el comandante de la escolta, Broome, hizo una señal: *"Lamento dejarles así. Buena suerte. Parece un asunto endiablado".*

La esencia de la navegación en convoyes era que los barcos estaban mejor protegidos en grupo. Por eso, en los cargueros, los hombres miraban con estupefacción como la escolta se alejaba a toda velocidad hacia el oeste y desaparecía en el horizonte en un intento de atraer al *Tirpitz*. ▸

***Los submarinos alemanes** también lucharon contra el frío. Aquí, un miembro de la tripulación es enviado a revisar su submarino con mar gruesa.*

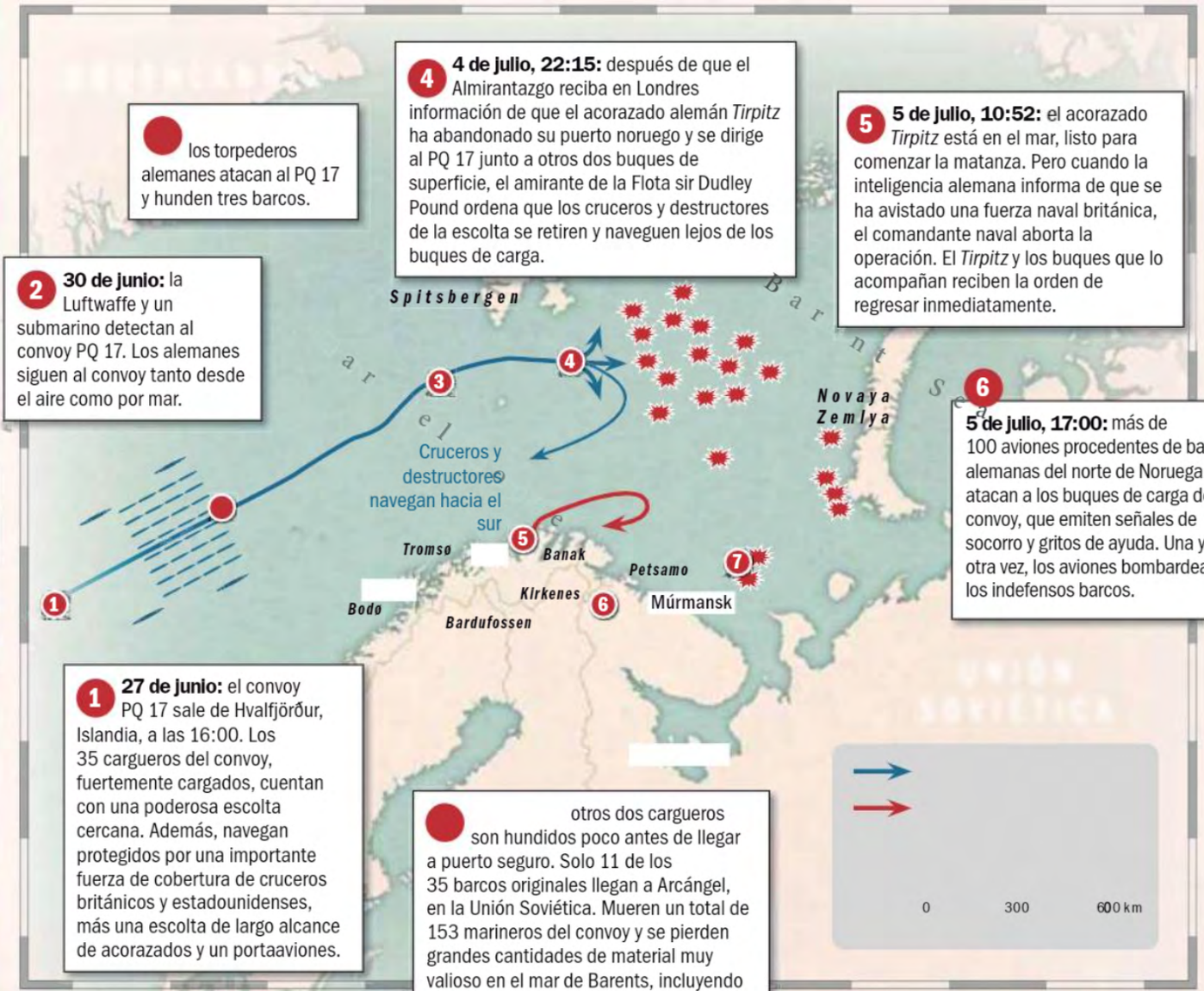
Los buques de carga se vieron obligados a navegar por su cuenta

Apesar de las enormes pérdidas sufridas en los convoyes anteriores, el 27 de junio de 1942 el PQ 17 partió de Islandia hacia la Unión Soviética. El convoy estaba bien protegido, pero los británicos temían que los alemanes lanzaran un ataque con su mayor arma, el gigantesco acorazado *Tirpitz*, anclado en un fiordo noruego. El temor al *Tirpitz* llevó a los aliados a retirar la escolta militar del PQ 17 y dejarlo indefenso.

Cuando, una semana más tarde, se ordenó a los convoyes que dejaran de viajar en formación, las grandes pérdidas fueron inevitables. Los cargueros indefensos no pudieron hacer frente a los alemanes, que atacaron con aviones y submarinos. En los ataques nazis a los barcos en el mar de Barents, los alemanes tuvieron un gran éxito con los bombarderos torpederos, pero los submarinos y los bombarderos tradicionales también jugaron un papel crucial en el hundimiento de un gran número de barcos. Pasó casi un mes antes de que todos los supervivientes del malogrado convoy estuvieran a salvo.

La mera presencia del sido suficiente para dejar al PQ 17 sin protección, pero tanto como los británicos temían al enorme buque, los nazis temían perderlo. El barco se dirigió de nuevo a los fiordos noruegos, poco después de haber salido a la caza del PQ 17.

ro pequeñas banderas, una por cada barco que ha hundido del convoy PQ 17.



1 27 de junio: el convoy PQ 17 sale de Hvalfjörður, Islandia, a las 16:00. Los 35 cargueros del convoy, fuertemente cargados, cuentan con una poderosa escolta cercana. Además, navegan protegidos por una importante fuerza de cobertura de cruceros británicos y estadounidenses, más una escolta de largo alcance de acorazados y un portaaviones.

2 30 de junio: la Luftwaffe y un submarino detectan al convoy PQ 17. Los alemanes siguen al convoy tanto desde el aire como por mar.

● los torpederos alemanes atacan al PQ 17 y hunden tres barcos.

4 4 de julio, 22:15: después de que el Almirantazgo reciba en Londres información de que el acorazado alemán *Tirpitz* ha abandonado su puerto noruego y se dirige al PQ 17 junto a otros dos buques de superficie, el amirante de la Flota sir Dudley Pound ordena que los cruceros y destructores de la escolta se retiren y naveguen lejos de los buques de carga.

5 5 de julio, 10:52: el acorazado *Tirpitz* está en el mar, listo para comenzar la matanza. Pero cuando la inteligencia alemana informa de que se ha avistado una fuerza naval británica, el comandante naval aborta la operación. El *Tirpitz* y los buques que lo acompañan reciben la orden de regresar inmediatamente.

6 5 de julio, 17:00: más de 100 aviones procedentes de bases alemanas del norte de Noruega atacan a los buques de carga del convoy, que emiten señales de socorro y gritos de ayuda. Una y otra vez, los aviones bombardean los indefensos barcos.

● otros dos cargueros son hundidos poco antes de llegar a puerto seguro. Solo 11 de los 35 barcos originales llegan a Arcángel, en la Unión Soviética. Mueren un total de 153 marineros del convoy y se pierden grandes cantidades de material muy valioso en el mar de Barents, incluyendo 210 bombarderos, 430 tanques y más de 100 000 toneladas de otros suministros.

Lamento dejarles así. Buena suerte. Parece un asunto endiablado.

■ El capitán de corbeta Jack Broome, jefe de la escolta naval aliada, mientras navegaba.

***Un hidroavión alemán Heinkel** espera camuflado en el norte de Noruega. Este pequeño bombardero podía despegar del agua y alcanzar cualquier lugar de la costa.*

Según Douglas Fairbanks Jr., que servía en el *Wichita*, los cargueros estaban ahora *"dando vueltas en círculos, como pollos asustados"*. Toda la tripulación del barco se sentía *"avergonzada y resentida"* por abandonar el convoy a su suerte: lo único que podían hacer los cargueros era esperar a ser completamente aniquilados por los submarinos alemanes, los bombarderos torpederos y, sobre todo, por el temible *Tirpitz*.

"Los barcos se han dispersado a lo largo de kilómetros", añadió el célebre actor de Hollywood. *"Algunos siguen ardiendo y humeando por los impactos de las bombas. Otros empiezan a alejarse. El humo que despiden hace que parezca que crecen enormes plumas negras de avestruz en las bañeras"*.

Barcos pintados de blanco como la nieve

La Armada aliada había abandonado a los indefensos cargueros y los había dejado a merced de los acechantes lobos alemanes en el gélido mar de Barents. En el buque mercante estadounidense *John Witherspoon*, un oficial escribió en su diario:

"Es increíble que nos manden solos sin protección algunos barcos sin armas de ningún tipo. Todo el mundo va en todas direcciones en el horizonte. Algunos barcos se pegan dos o tres juntos. Nosotros nos estamos yendo solos".

Al principio, los cargueros intentaron aferrarse a su escolta, pero pronto quedó claro que la flota no quería saber nada de ellos. Los buques de guerra simplemente aceleraban o cambiaban repentinamente de rumbo. Solo el teniente Leo Gradwell, del arrastrero antisubmarino HMS *Ayrshire*, reunió una pequeña flota de cargueros a su alrededor. Con el viejo carguero de carbón *Troubadour* de Panamá a remolque, desafió las órdenes de dispersarse y en su lugar trazó una ruta indirecta hacia Arcángel. Su tripulación estaba compuesta principalmente por audaces pescadores, y puso rumbo con decisión para alejarse de los submarinos y bombarderos alemanes y dirigirse a los hielos.

"Al verlos dispersarse, [Leo] se convenció de que todos se encaminaban al desastre", relató el segundo al mando, Dick Elsden. *"Decidió, por tanto, ignorar la orden y llevarse dos o tres barcos mercantes"*.

"El mapa mostraba, al noroeste, una pequeña isla llamada Hope Island, y el plan de Leo era situarse cerca de ella hasta que lo peor de la furia enemiga se hubiera apagado, y entonces cortar y correr hacia Arcángel".

Gradwell dirigió al pequeño grupo hacia el hielo, a pesar del riesgo de ser aplastados. Durante la noche y la mañana siguiente, los buques se adentraron cada vez más en el hielo hasta que este se volvió finalmente demasiado grueso e impenetrable.

En ese momento, Gradwell envió a Elsden a pie a través del hielo hasta los otros cargueros. Elsden transmitió la orden de Gradwell de cargar y preparar

los cañones blindados de los tanques M3 que los barcos llevaban en cubierta, de modo que las armas estuvieran listas para dar una cálida bienvenida a los alemanes si aparecían.

En la bodega del *Troubadour*, los marineros descubrieron otra ventaja: un suministro inusualmente grande de pintura blanca, que podía utilizarse como camuflaje en medio de una tormenta de hielo.

"El *capitán del* Ayrshire *ordenó a los barcos que utilizaran toda la pintura que pudieran en los costados de estribor, que estaban expuestos en dirección a Noruega. En cuestión de unas cuatro horas todos los barcos habían cumplido esta orden. El* Troubadour *fue pintado de proa a popa, desde la línea de flotación hasta su proa, en menos de cuatro horas. Toda la carga de cubierta, el equipo de cubierta, las escotillas, la superestructura habían sido cubiertos con esta capa de pintura blanca",* escribió uno de los alféreces del barco.

El plan funcionó: los barcos se camuflaron con su entorno. Los marineros pudieron ver cómo los aviones alemanes atacaban a otros barcos del convoy a unos 30 kilómetros al sur, pero la pequeña escolta de Gradwell no fue molestada y, contra todo pronóstico, llegó entera a la Unión Soviética.

Se extiende la amargura

En la noche del 4 de julio, la frustración creció a bordo de los buques de guerra que habían recibido instrucciones de dejar a los cargueros sin protección. *"¿Qué clase de Alto Mando tenemos que con una fuerza operativa tan grande no podemos luchar? ¿Acaso los británicos se han vuelto tímidos? ¿Cómo se pueden ganar las guerras de esta manera?",* escribió el teniente Fairbanks en su diario.

La tripulación tenía la moral baja y, en un intento de calmar la amargura y el creciente resentimiento, Hamilton envió un mensaje al crucero, a la 01:15 del 5 de julio, para explicar la situación:

"Sé que todos ustedes se sentirán tan angustiados como yo por tener que dejar que todos esos barcos encuentren su propio camino hacia el puerto", dijo el almirante. *"El enemigo, al amparo de su aviación costera, ha conseguido concentrar una fuerza muy superior en esta zona. Por lo tanto, se nos ha ordenado que nos retiremos. Todos lamentamos que no se haya podido completar el buen trabajo de la escolta cercana. Espero que todos tengamos la oportunidad de ajustar esta cuenta con los hunos pronto".*

Un poco más tarde, el mar de Barents se transformó en un mar de muerte. Los comandantes de los submarinos alemanes habían sido informados de que la fuerza de cruceros aliados se dirigía *"hacia el oeste a gran velocidad"*, lo que les dejaba libres para lanzar un gran ataque contra los cargueros del PQ 17, un ataque que duraría cinco días.

A bordo del submarino *U-703*, el capitán de corbeta Heinz Bielfeld dio la orden a las 07:00 de disparar torpedos contra el vapor *Empire Byron*. Los primeros cuatro torpedos no dieron en el blanco, ▸

HECHOS

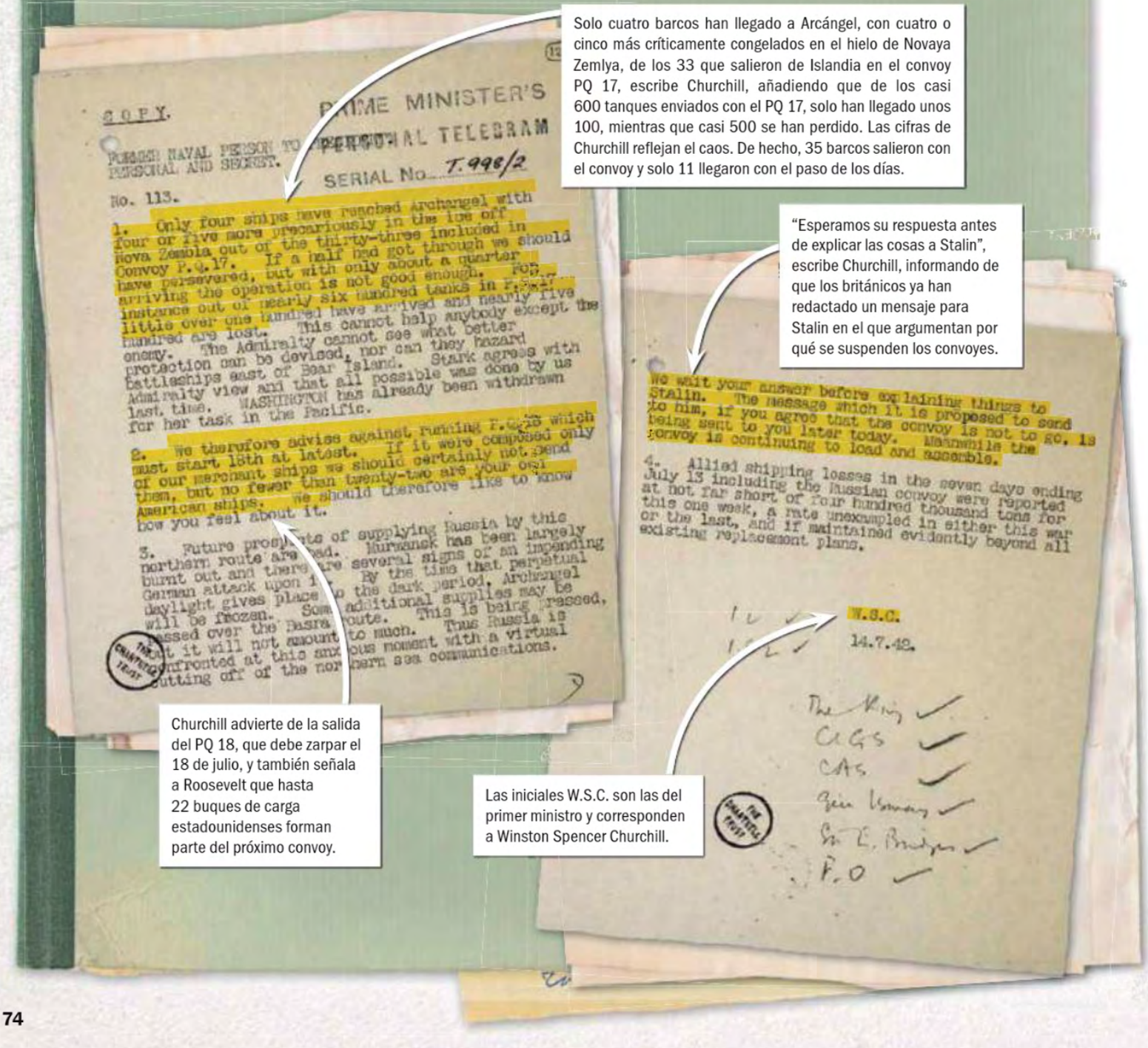
La Luftlotte 5 de la Luftwaffe estaba estacionada en Noruega. Con base en el archipiélago de Lofoten, a 169 km al norte del Círculo Polar Ártico, sus responsabilidades incluían interrumpir los convoyes del Ártico.

Churchill pidió detener los convoyes

El desastre del PQ 17 conmocionó al primer ministro británico hasta el punto de considerar el aplazamiento de los convoyes. En un telegrama personal al presidente Roosevelt, pidió garantías de que Estados Unidos, que participaba también en la operación, estaba de acuerdo.

El 14 de julio de 1942, solo cuatro días después de que los alemanes cesaran sus ataques al convoy PQ 17, Churchill envió un telegrama secreto a Roosevelt. En él, el primer ministro informaba al mandatario estadounidense de las enormes pérdidas "sin parangón en esta guerra ni en la anterior" y pedía un retraso indefinido de la salida del siguiente convoy. El primer ministro británico consideró que la ruta del Ártico era intransitable debido a la extensión de las horas de luz y a los ataques alemanes.

"Las perspectivas futuras de abastecer a Rusia por esta ruta del norte son malas", declaró Churchill, informando al presidente de las pérdidas y diciéndole que solo cuatro de los cargueros del convoy habían llegado hasta ahora a su destino, Arcángel. "Por lo tanto, aconsejamos que no se ejecute el PQ 18", añadió y preguntó si Roosevelt estaba de acuerdo con su evaluación de la situación.


COPY.

PRIME MINISTER'S PERSONAL TELEGRAM

SERIAL No. T.996/2

No. 113.

1. Only four ships have reached Archangel with four or five more precariously in the ice off Nova Zembla out of the thirty-three included in Convoy P.Q.17. If a half had got through we should have persevered, but with only about a quarter arriving the operation is not good enough. For instance out of nearly six hundred tanks in P.Q.17 little over one hundred have arrived and nearly five hundred are lost. This cannot help anybody except the enemy. The Admiralty cannot see what better protection can be devised, nor can they hazard battleships east of Bear Island. Stark agrees with Admiralty view and that all possible was done by us last time. WASHINGTON has already been withdrawn for her task in the Pacific.

2. We therefore advise against running P.Q.18 which must start 18th at latest. If it were composed only of our merchant ships we should certainly not send them, but no fewer than twenty-two are your own American ships. We should therefore like to know how you feel about it.

3. Future prospects of supplying Russia by this northern route are dread. Murmansk has been largely burnt out and there are several signs of an impending German attack upon it. By the time that perpetual daylight gives place to the dark period, Archangel will be frozen. Some additional supplies may be passed over the Basra route. This is being pressed, but it will not amount to much. Thus Russia is confronted at this anxious moment with a virtual cutting off of the northern sea communications.

We wait your answer before explaining things to Stalin. The message which it is proposed to send to him, if you agree that the convoy is not to go, is being sent to you later today. Meanwhile the convoy is continuing to load and assemble.

4. Allied shipping losses in the seven days ending July 13 including the Russian convoy were reported at not far short of four hundred thousand tons for this one week, a rate unexampled in either this war or the last, and if maintained evidently beyond all existing replacement plans.

W.S.C.

14.7.42.

The King
C.I.G.S.
C.A.S.
Sir L. Bridges
F.O.

Solo cuatro barcos han llegado a Arcángel, con cuatro o cinco más críticamente congelados en el hielo de Novaya Zemlya, de los 33 que salieron de Islandia en el convoy PQ 17, escribe Churchill, añadiendo que de los casi 600 tanques enviados con el PQ 17, solo han llegado unos 100, mientras que casi 500 se han perdido. Las cifras de Churchill reflejan el caos. De hecho, 35 barcos salieron con el convoy y solo 11 llegaron con el paso de los días.

"Esperamos su respuesta antes de explicar las cosas a Stalin", escribe Churchill, informando de que los británicos ya han redactado un mensaje para Stalin en el que argumentan por qué se suspenden los convoyes.

Churchill advierte de la salida del PQ 18, que debe zarpar el 18 de julio, y también señala a Roosevelt que hasta 22 buques de carga estadounidenses forman parte del próximo convoy.

Las iniciales W.S.C. son las del primer ministro y corresponden a Winston Spencer Churchill.

pero a las 08:27 el barco recibió un impacto directo. El capitán John Wharton se quedó dormido y ni siquiera oyó la explosión, pero cuando se despertó comprobó horrorizado que la tripulación ya había salido en balsas.

El agua entraba a raudales en el barco y, por encima del ruido, Wharton oyó los gritos aterrorizados de los miembros de la tripulación atrapados bajo cubierta. Wharton se dio cuenta de que no podía hacer nada y se zambulló de cabeza en el mar, donde ya flotaban varios cadáveres. El capitán fue recogido por una balsa, justo a tiempo para ver cómo su barco estallaba; un sexto torpedo acabó con el *Empire Byron*, cuya caldera explotó dejando un enorme agujero en el casco. En total, 49 personas sobrevivieron al ataque, mientras que 18 marineros perdieron la vida.

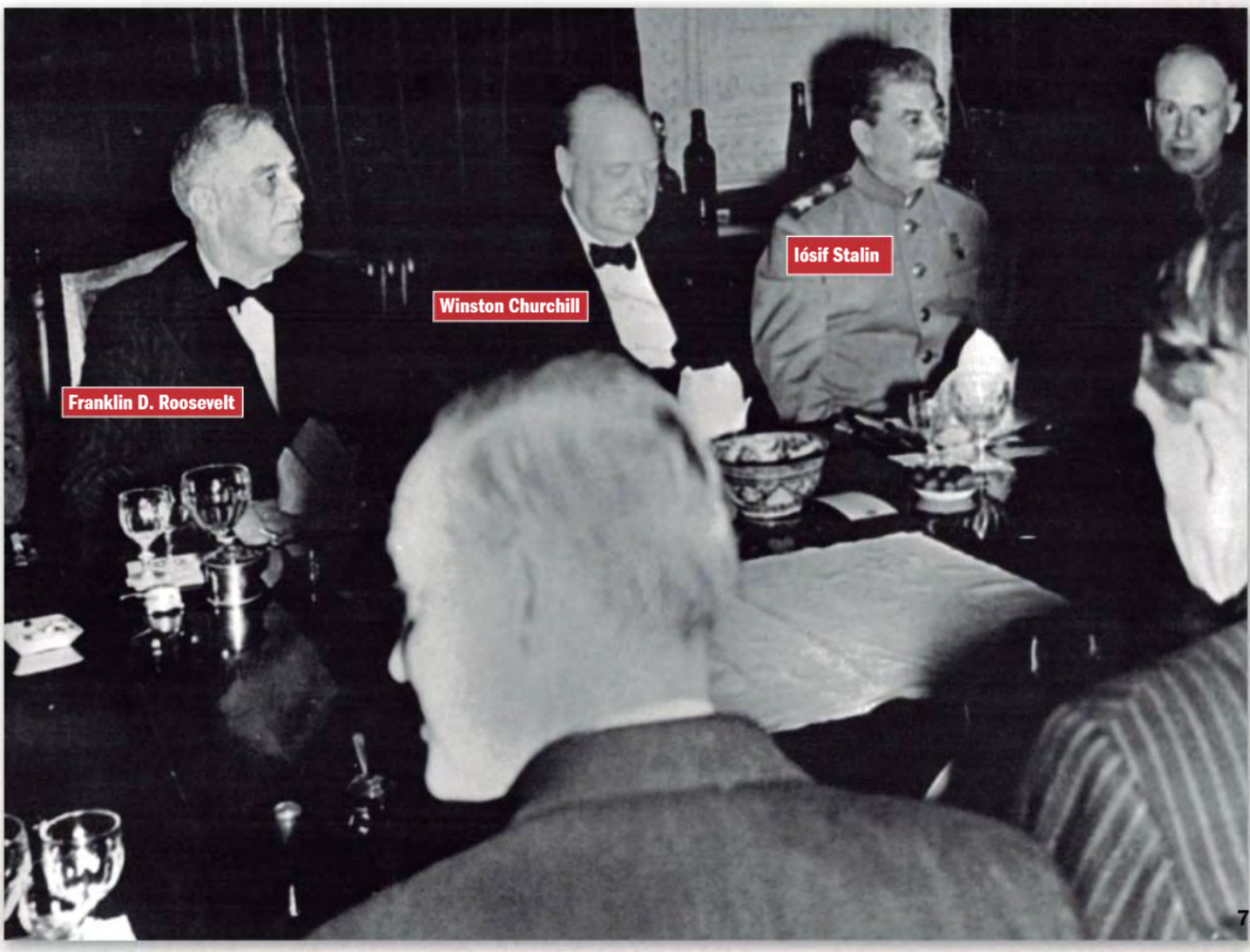
Los cargueros fueron presa fácil

Unas horas más tarde, un colega de Bielfeld, el teniente Heino Bohmann, del submarino *U-88*, dirigió su fuego hacia el carguero estadounidense *Carlton*. El primer torpedo falló, pero el segundo dio en el blanco.

La tripulación del puente del *Carlton* acababa de notar que el mar estaba liso como el cristal bajo la densa capa de nubes. El carguero se dirigía directamente a un amplio banco de niebla, y lo único en lo que podían pensar era en introducir el barco en la niebla antes de que los aviones alemanes lo descubrieran. El torpedo les pilló por sorpresa. El ingeniero jefe Thomas J. Mooney estaba en el comedor de oficiales.

"Este torpedo impactó cerca del mamparo de la sala de calderas", relató más tarde. *"Aunque las calderas no estallaron, la sala de máquinas y la de calderas se llenaron de humo. No sé si la sala de máquinas se llenó también de agua. La alarma general no se activó porque los aparatos estaban averiados"*.

El ataque mató a tres miembros de la tripulación, mientras que el segundo maquinista del *Carlton*, Walter E. Feldman, que estaba bajo cubierta, fue lanzado por los aires y perdió momentáneamente el conocimiento. Los tripulantes supervivientes, muchos de ellos con graves quemaduras, se amontonaron en las balsas salvavidas que quedaban en el barco. ▸



Stalin exigió que los convoyes *del Ártico continuaran y Churchill aceptó, a pesar de los evidentes peligros.*

Mientras el buque se hundía, un submarino salió a la superficie y rodeó la popa del barco. ■ Thomas J Mooney, jefe de máquinas del carguero *Carlton.*

"Salí del barco con otros supervivientes en el bote salvavidas nº 4 unos cinco u ocho minutos después de que nos torpedearan", recuerda Mooney. *"Se utilizaron las cuatro balsas. A unos 300 o 400 pies de la banda de estribor del barco, vi cómo* el Carlton *se hundía casi de golpe".*

"Mientras el buque se hundía, un submarino salió a la superficie, rodeó la popa del barco y luego se alejó navegando en superficie".

"Nubes negras de humo, elevándose hacia arriba. Objetivo completamente oculto", informó Bohmann mientras el *U-88* se alejaba del lugar.

En lo que debió parecer el día de Navidad para los alemanes, los cargueros sufrieron, uno tras otro, el mismo destino que el *Carlton*. Y de aquellos a los que los submarinos alemanes no pudieron rematar, se encargó la aviación.

La Luftwaffe levanta el vuelo

Durante toda la mañana del 5 de julio, las bases alemanas en el norte de Noruega estuvieron cubiertas por una espesa niebla. Pero, cuando por la tarde la niebla se despejó, los Junkers Ju 88 pudieron despegar. A las 17:00 horas, comenzó una nueva pesadilla para el PQ 17. Las señales de socorro y los gritos desesperados de los cargueros llenaron las ondas cuando más de 100 bombarderos se arremolinaron repentinamente sobre el mar de Barents.

El cielo era una masa de aviones que daban vueltas en redondo y se lanzaban en picado para dejar caer sus explosivos sobre los indefensos cargueros. Los ataques nazis llegaban desde todas las direcciones. El SS *Washington* fue alcanzado por 21 bombas que perforaron la superestructura del barco. El *Bolton Castle* fue el siguiente.

Benno Wundshammer, reportero gráfico nazi asignado a uno de los bombarderos alemanes, informó de cómo la tripulación escuchaba lo que habían hecho sus compañeros antes de entrar ellos mismos en acción. Cuando su avión se acercó a los cargueros, Wundshammer se colocó en el emplazamiento de la ametralladora para observar por debajo el mar helado:

"Veo los primeros rastros de un barco que se ha hundido: rayas de aceite en el mar cristalino. En el centro veo una gran zona de pequeños restos: vigas, barriles, un globo de barrera y un bote

***La carga de combustible** y municiones transformó los barcos en barriles de pólvora flotantes. En la foto, la aviación alemana ha bombardeado dos barcos de un convoy.*

salvavidas vacío. Entonces el comandante de la escuadra anuncia por radio: 'Adelante hay un barco enemigo con rumbo norte. Ataquen'".

El mar estaba parcialmente oculto bajo la capa de nubes, pero de repente Wundshammer divisó una larga estela y, al final, una mancha oscura: e*l Bolton Castle*. El barco viajaba a gran velocidad, cambiando constantemente de rumbo.

Wundshammer informó: *"Tenemos órdenes de mantener la altitud actual y esperar. Rodeamos el campo de batalla en curvas cerradas. Abajo veo tres aviones que atacan. El vapor hace un giro desesperado, lanzando columnas de humo como loco y corriendo a toda velocidad. Los aviones han recuperado altura y se alejan haciendo una curva. Unos minutos después, tres columnas de agua se elevan por encima del barco. Bajamos en espiral. Ahora vemos más. Veo un carguero en el agua, que gira lentamente en el lugar mientras la espuma procedente de los impactos de las bombas se reduce. Una columna de humo blanca y espesa se eleva desde el centro del barco, que baja los botes salvavidas al agua".*

Abordo del *Bolton Castle*, el capitán John Pascoe se había preparado para lo peor durante los feroces ataques aéreos, pero incluso él se sorprendió cuando una bomba penetró en una de las bodegas de carga. Un destello brillante hizo que el mundo se volviera momentáneamente verde y, luego, se oyó un rugido como de cascada. Cuando el panorama se aclaró, Pascoe vio un enorme agujero donde estaba la carga: 300 toneladas de explosivo de cordita. *"Las ventanas del puente se doblaron, se retorcieron y se derritieron con el calor"*, recordó mientras veía cómo el agua entraba en la bodega ahora vacía.

Un piloto británico hace blanco *en un bombardero alemán Heinkel sobre el mar del norte de Noruega. Los combates aéreos eran raros, pero una caída al mar casi siempre resultaba en una muerte segura.*

Pascoe ordenó a sus hombres que subieran a los botes salvavidas, donde lucharon contra el frío y el agotamiento. Las tripulaciones de control de incendios y de la sala de máquinas eran las más vulnerables. Como todos los demás, habían salido de los barcos con lo puesto y, por desgracia para ellos, su ropa de trabajo consistía principalmente en unos pantalones y una camiseta interior. Algunos trataron de nadar en el agua helada y nadie se atrevió a intentar disuadirles.

Sin embargo, los botes salvavidas tenían una importante ventaja: no eran objetivo de los bombarderos alemanes. Por eso, cuando la tripulación del mercante de vapor estadounidense *Olopana* se ofreció a recoger a los supervivientes de algunos de los botes salvavidas, el capitán recibió un inequívoco "gracias, pero no, gracias". Los náufragos prefirieron la perspectiva de ▸

Es probable que, en las próximas horas, se produzca un ataque de las fuerzas de superficie enemigas. ■ Mensaje del Almirantazgo a la escolta PQ 17.

pasar semanas en botes abiertos en el mar helado a poner el pie en otro carguero sin escolta.

Mientras los convoyes aliados luchaban por sus vidas, Hitler decidió al fin dar rienda suelta a la Operación Rösselsprung. A las 10:52 del 5 de julio, el *Tirpitz* se puso en marcha, listo para que comenzara la matanza. Los británicos descubrieron la salida, pero lo único que pudieron hacer fue emitir una orden de precaución para la que había sido la escolta del PQ 17:

"LO MÁS INMEDIATO. Es probable que, en las próximas horas, se produzca un ataque de las fuerzas de superficie enemigas. Su deber principal es evitar ser destruidos para poder volver al lugar del ataque a recoger a los supervivientes cuando el enemigo se haya retirado."

Las tripulaciones que recibieron la señal experimentaron un sentimiento de horror: un ataque de una fuerza sin precedentes debía de estar en camino. Esperaban ver aparecer al gigante *Tirpitz* por el horizonte en cualquier momento.

Pero no ocurrió nada. Cuando la inteligencia alemana informó de que una unidad británica había sido avistada, el comandante naval ordenó inmediatamente al *Tirpitz* y al resto de la fuerza que dieran la vuelta. El comandante de la flota no quería arriesgarse a que el preciado acorazado de Hitler fuera hundido por un portaaviones británico. En las primeras horas del 6 de julio, la flota de combate alemana volvió a navegar a salvo hacia los fiordos noruegos sin haber disparado un solo tiro.

Las tripulaciones de los submarinos del Ártico fueron homenajeadas en sellos alemanes por su lucha por el Reich.

Las tripulaciones y los pilotos de los submarinos tenían sus propias insignias.

Muerte por congelación en el mar

A bordo del *U-703*, el comandante del submarino, el teniente coronel Heinz Bielfeld, recibió un informe del puente a las 21:00 horas del 5 de julio en el que se informaba de que había un carguero solitario delante. El submarino se deslizó sin ser visto junto al buque, que mantuvo su rumbo constante sobre el mar de Barents. A una distancia de 1.000 metros, el submarino disparó su primer torpedo.

"Observamos una bocanada de humo blanco en la popa del buque. El vapor se detuvo y permaneció inmóvil. No había señales de hundimiento, pero la detonación del torpedo se sintió claramente en el submarino", señaló Bielfeld en su informe. *"Solo dos minutos después, el siguiente torpedo impactó en el* River Afton. *Se vieron columnas explosivas muy altas, de color blanco grisáceo, y la popa del barco quedó destrozada"*.

En el *River Afton*, el infierno se desató con el primer impacto. El torpedo explotó en la sala de máquinas por debajo de la línea de flotación, y todos los miembros de la tripulación de ingeniería que se encontraban dentro murieron en el acto. El único superviviente quedó atrapado con una pierna rota en la sala de máquinas, donde el agua entraba en cascada. El resto de la tripulación apenas se había recuperado del shock inicial cuando un segundo torpedo sacudió el barco.

El capitán Harold Charlton gritó la orden de subir a los botes salvavidas a través de su megáfono desde el puente.

La gente ya había saltado por la borda aterrorizada, pero el ingeniero jefe Edward Charles Miller se quedó en el barco. Había visto a su colega malherido en la sala de máquinas y, junto con otras dos personas, entre ellas el ayudante de cocinero Thomas Waller, intentó rescatar al ingeniero inconsciente.

El cocinero trepó por la escotilla de la sala de máquinas, atado a una cuerda. Con decisión, levantó al herido, lo sujetó con un cabestrillo a la cuerda y ordenó a su colega que subiera al hombre a la cubierta. Otros miembros de la tripulación lanzaron rápidamente una balsa salvavidas e izaron al herido. Unos minutos después, un tercer torpedo del *U-703* impactó en el *River Afton*. Las tapas de las escotillas y la mayor parte de la carga volaron por los aires, y enormes cantidades de agua entraron en las bodegas del barco, condenado ya sin remedio. Aterrados y frenéticos, los marineros de la balsa salvavidas se alejaron remando con el ingeniero herido para evitar ser absorbidos por las profundidades del mar.

Lograron escapar en el último momento, segundos antes de que la proa del barco se elevara verticalmente fuera del agua. Con el sonido de un trueno retumbante, el *Río Afton* se hundió verticalmente hacia el fondo del mar.

"Una alta columna de chorro blanco se elevó en medio del barco, debajo de la cual se podía ver una columna negra más pequeña. El vapor se escoró rápidamente a estribor y se hundió en dos minutos, con la popa por delante", señaló Bielfeld.

Los hombres que saltaron al mar murieron congelados y quedaron flotando porque llevaban chalecos salvavidas. De las 52 personas a bordo del *River Afton*, solo sobrevivieron la mitad. El maquinista rescatado, junto con el ayudante de cocinero, se encontraban entre los muertos. Este último todavía estaba en la sala de máquinas cuando cayó el tercer torpedo, mientras que el tripulante herido expiró justo cuando lo subían a bordo de un carguero que había acudido al rescate de los náufragos.

Después de los ataques del 5 de julio, 18 cargueros permanecieron en el mar, pero las desgracias de los agotados marinos estaban lejos de terminar. Los días 7 y 8 de julio, los submarinos alemanes hundieron otros cinco barcos, entre ellos el *Olopana* y, en la noche del 9 de julio, la masacre del PQ 17 se cobró finalmente sus últimas víctimas, al ser abandonados otros dos cargueros.

La Luftlotte 5 de la Luftwaffe suspendió posteriormente las operaciones de combate contra el

PQ 17 el 10 de julio, afirmando que había logrado *"la aniquilación del gran convoy PQ 17"*.

No quedan barcos como objetivo

No fue sino hasta dos semanas después, el 24 de julio, cuando todos los supervivientes del PQ 17 llegaron finalmente a tierra o fueron recogidos por alguno de los barcos de rescate del convoy, el marinero estadounidense James Akins, del *Carlton,* estaba entre los supervivientes. De los 35 barcos que zarparon de Islandia, solo 11 llegaron a puertos soviéticos. 153 marineros aliados perdieron la vida, mientras que 210 bombarderos, 430 tanques y otras 100.000 toneladas de suministros acabaron en el fondo del mar de Barents. Los líderes soviéticos montaron en cólera ante la noticia de que los británicos habían dispersado el convoy, que se había convertido así en un objetivo fácil para los alemanes, y se desquitaron con los cerca de 1.200 supervivientes del PQ 17 cuando llegaron a Arcángel. A los miembros de la tripulación se les prohibió visitarse, los rusos colocaron guardias armados en la pasarela y los marineros no recibieron ni comida ni carbón por parte de los soviéticos. Se vieron obligados a sobrevivir con lo que conseguían robar en incursiones secretas.

En un informe posterior sobre el PQ 17, el comandante John Dowding, que tenía la responsabilidad general del convoy de la muerte, resumió todo el proceso en una frase de solo cuatro palabras:

"No fue un éxito".

Stalin quería un nuevo convoy inmediatamente

El líder soviético consideró que la gestión del PQ 17 había sido un desastre sin paliativos. La escasez de suministros le llevó a presionar para que se enviara rápidamente otro convoy.

Cuando Stalin se enteró de que los buques británicos habían abandonado a los cargueros del PQ 17 y sus vitales suministros, estalló: "¿Acaso la Armada británica no tiene sentido de la gloria?", bramó el líder .

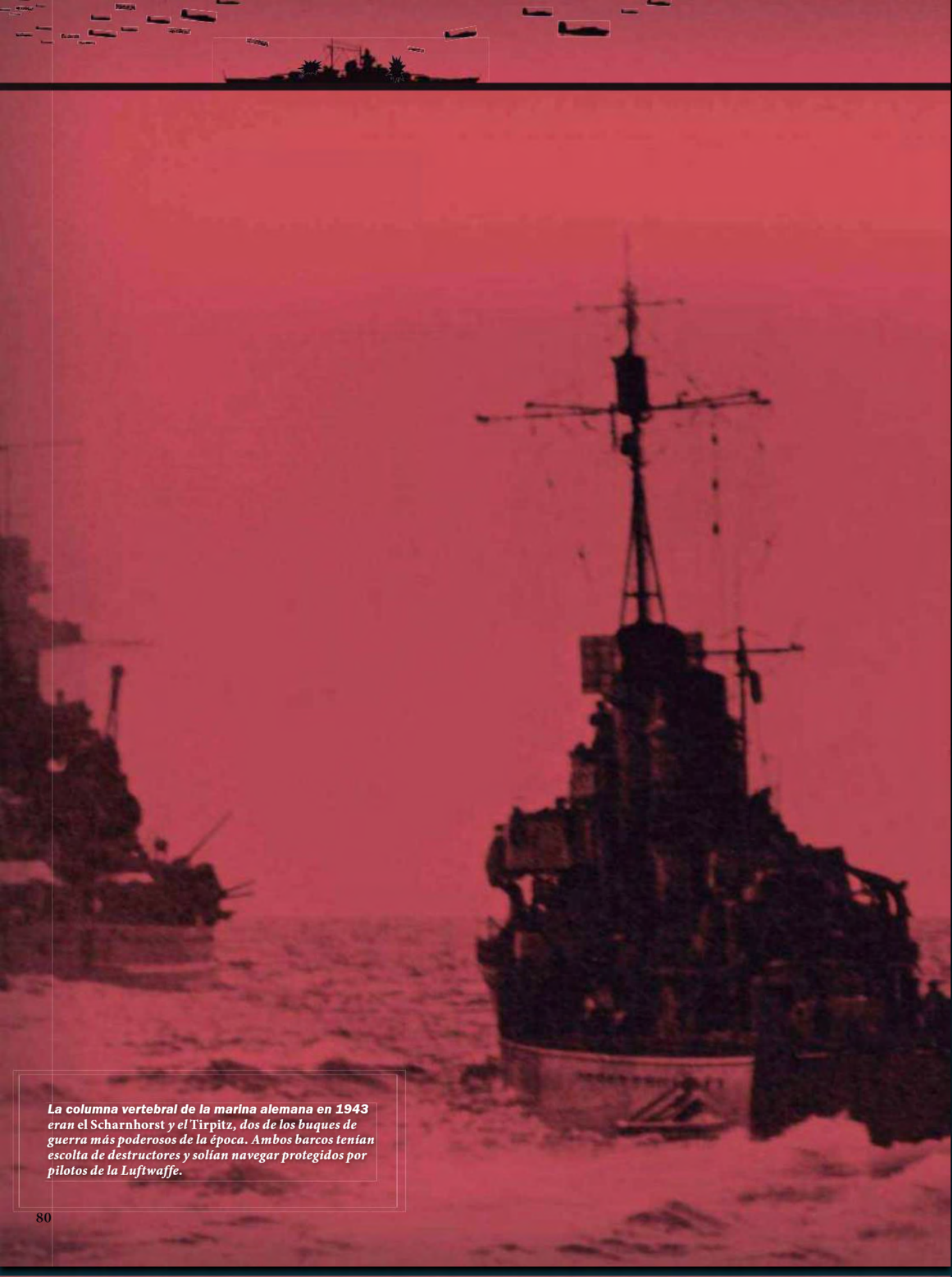
Stalin se sintió traicionado por la decisión de sus aliados de dispersar el PQ 17, que convirtió el convoy en presa fácil para los alemanes. Al mismo tiempo, necesitaba desesperadamente ayuda y presionó para que se enviara otro convoy lo antes posible. Churchill se opuso a este deseo: pretendía posponer los convoyes indefinidamente: "Le aseguro que si podemos encontrar un modo que dé una oportunidad de que al menos una proporción justa del contenido de los convoyes llegue, los reanudaremos de inmediato", subrayó a Stalin.

Seis días más tarde, Stalin respondió con furia, explicando la gravedad del asunto a sus socios aliados: "Ninguna tarea de envergadura puede llevarse a cabo en tiempos de guerra sin riesgos ni pérdidas... Sea como fuere, nunca imaginé que el Gobierno británico nos negaría la entrega de material de guerra precisamente ahora, cuando la Unión Soviética tiene gran necesidad de él en vista de la grave situación en el frente soviético-alemán".

Stalin no fue el único que tuvo problemas. En Gran Bretaña, el destino del convoy PQ 17 provocó un abierto descontento con Churchill. Este había impulsado la decisión de enviar el convoy, pero se negó a asumir su parte de responsabilidad por su desastroso final.

El resultado tampoco fue satisfactorio para Hitler. Aunque había conseguido limitar el transporte aliado a la Unión Soviética, creía que la flota había sido demasiado cauta y había perdido una oportunidad de infligir una derrota contundente a la flota británica.

En el verano de 1942, *las divisiones Panzer alemanas volvieron a hacer retroceder al Ejército Rojo, y Stalin temió un colapso total.*



La columna vertebral de la marina alemana en 1943 eran* el Scharnhorst *y el* Tirpitz*, dos de los buques de guerra más poderosos de la época. Ambos barcos tenían escolta de destructores y solían navegar protegidos por pilotos de la Luftwaffe.

DE CAZADORES A CAZADOS

Desde el mediodía tenemos un perseguidor del que no nos hemos podido librar. Pronto volveremos a entrar en acción.

El capitán Fritz Hintze, a bordo del crucero de batalla alemán *Scharnhorst*

De cazadores a cazados

En 1943, cambió el signo de la guerra. Los aliados ya no eran los cazados, sino los cazadores. No contenta con proteger los convoyes, la Royal Navy estaba lista para atacar al enemigo. El primer objetivo fue el *Scharnhorst*, el último acorazado operativo de Hitler. Pronto, el gigantesco *Tirpitz* también temblaría bajo el fuego aliado.

Por Stine Overbye

El capitán Fritz Hintze del crucero de batalla alemán *Scharnhorst* tuvo la ominosa sensación de que se dirigía al patíbulo. El sábado 25 de diciembre de 1943, su barco había zarpado del fiordo de Lang en el norte de Noruega para asestar un golpe devastador a un convoy aliado que se dirigía a la Unión Soviética. Pero inesperadamente, el *Scharnhorst* navegaba directamente hacia una trampa. En el mar de Barents, fuerzas británicas superiores esperaban al coloso de acero de los nazis y, en la mañana del Boxing Day, los proyectiles llovieron sobre el único acorazado que le quedaba a Hitler.

El barco trató de escapar a toda velocidad hacia la oscuridad polar, negra como la boca del lobo, pero sus perseguidores les siguieron con fuerza a través de los mares turbulentos.

La densa nevada y el hielo que se pegaba a los prismáticos reducían la visibilidad, pero Hintze, con un abrigo de piel de cordero y un pañuelo alrededor de la cabeza, sentado en el puente de mando junto al oficial de servicio, confiaba plenamente en sus vigías. Además, el acorazado era famoso entre los nazis por tener suerte: "Scharnhorst *immer voran*" ("*Scharnhorst* siempre adelante") era su lema. Desde su primer viaje, en 1939, el *Scharnhorst* había conseguido una victoria tras otra y demostrado que era intocable e imposible de hundir. Había sido torpedeado y minado, pero a pesar de sufrir daños siempre se las había arreglado para navegar por sus propios medios.

En 1943, el crucero de batalla había sido enviado a Noruega, donde permaneció protegido en un fiordo durante meses, pero ahora un destino sombrío aguardaba al barco de 230 metros de eslora. La legendaria suerte del *Scharnhorst* finalmente se estaba agotando y, antes de que terminara el Boxing Day, el mar tumultuoso se cerraría alrededor del temido barco y su tripulación de casi 2.000 personas.

***El crucero de batalla* Scharnhorst** *se construyó en 1935 y estaba plenamente operativo al estallar la guerra.*

Plan de ataque

Durante 1943, la suerte de los nazis en la guerra se había invertido: en todos los frentes, Alemania se batía en retirada. En el norte de África, los nazis sufrieron una gigantesca derrota en la primavera y, tras esa victoria, los aliados llevaron a cabo una exitosa invasión de Italia en septiembre. Desde los cielos de Alemania, la Royal Air Force

había bombardeado ciudad tras ciudad durante la primavera y el verano. En el Frente Oriental, el Ejército Rojo se había apuntado varias victorias decisivas y la Wehrmacht había sido expulsada de Moscú en el norte y del mar Negro en el sur. Una derrota siguió a otra, y el futuro del Reich, que según Hitler debía durar mil años, parecía todo menos brillante.

Pero el comandante en jefe de la Kriegsmarine, el gran almirante Karl Dönitz, tenía un plan: quería poner fin de una vez por todas al tráfico de convoyes aliados a través del Ártico hacia la Unión Soviética con la esperanza de que esto aliviara la desesperada situación de los alemanes en el Frente Oriental. A fines de marzo de 1943, Dönitz firmó una orden dirigida al grupo de batalla naval con base en el fiordo de Alta, en el norte de Noruega. En la primera oportunidad, el grupo, que incluía el superacorazado *Tirpitz* de 43.000 toneladas y el casi igualmente temible crucero de batalla *Scharnhorst*, lanzaría un golpe devastador contra el convoy bajo el nombre en clave Ostfront (Frente Oriental).

Después de los sangrientos meses de invierno y verano de 1942-43 en el mar de Barents, y debido a la continua amenaza de las fuerzas alemanas, los aliados suspendieron el tráfico de convoyes a la Unión Soviética. Ni un solo convoy había zarpado hacia Múrmansk o Arcángel desde marzo de 1943, pero en el otoño de ese año Stalin empezó a mostrarse cada vez más impaciente y a presionar para que le enviasen nuevos suministros de material de guerra.

Después de la victoria en el norte de África e Italia, los aliados habían obtenido acceso al Mediterráneo, y los suministros ahora podían enviarse a través del canal de Suez y desde allí a los puertos del golfo Pérsico, una ruta que era más segura pero también más larga que la del Ártico. Luego, el 1 de octubre de 1943, el primer ministro británico Winston Churchill decidió que los convoyes del mar de Barents debían reanudarse. El siguiente convoy debía zarpar de Escocia el 15 de noviembre con 35 barcos, después de lo cual el flujo de suministros continuaría hasta febrero de 1944 en ciclos mensuales regulares. Un total de 140 barcos con un millón de toneladas de suministros navegarían hacia la Unión Soviética, cargados con tanques, aviones de combate, camiones, municiones, armas, ropa, medicamentos, caucho, estaño y otras materias primas, según Churchill.

El almirante Bruce Fraser, que había sucedido a John Tovey como comandante en jefe de la Home Fleet, respaldó la decisión de Churchill. Se opuso a enviar convoyes durante las largas y brillantes noches de verano, pero pensó que las igualmente largas y oscuras noches de otoño hacían razonablemente seguro navegar por las aguas del Ártico. En la creciente penumbra, con el sol sin salir por encima del horizonte, los alemanes no podían usar el as que guardaban en la manga: los bombarderos y las fuerzas de torpedos estacionados en Noruega. En cambio, su arma más peligrosa serían los gigantescos buques de guerra en los fiordos.

Convoy localizado

El 15 de noviembre de 1943, el convoy JW 54A partió de Escocia: la designación PQ fue reemplazada por JW para los convoyes de salida y por RA para los cargueros vacíos en su viaje de regreso al oeste. Después de un viaje de nueve días, los 19 cargueros llegaron a Múrmansk sin incidentes. El primer convoy del Ártico desde marzo de 1943 fue un éxito, y pronto le seguirían otros.

Los alemanes finalmente se dieron cuenta de que los aliados habían reanudado el tráfico de convoyes, pero no fue hasta diciembre de 1943 cuando pudieron certificar sin lugar a dudas que un convoy, el JW 55B, se encontraba en el mar. El convoy, el cuarto en solo cinco semanas, estaba compuesto por 19 buques mercantes muy cargados con una tripulación combinada de más de 1.000 hombres y una carga total de unas 200.000 toneladas de municiones. El 20 de diciembre, el convoy de ayuda zarpó de Loch Ewe, en Escocia, mientras que un convoy vacío, el RA 55A, con 23 cargueros, viajaba en dirección opuesta desde la Unión Soviética de regreso a las Islas Británicas. En el área entre Bear Island y el cabo Norte de Noruega, los dos convoyes con sus respectivas escoltas estaban programados para cruzarse en el camino.

Con la reanudación del tráfico de convoyes, Karl Dönitz vio por fin la oportunidad que había estado esperando desde marzo. La Orden Operativa Ostfront todavía estaba en vigor, y ahora era el momento de asestar un golpe demoledor al tráfico de convoyes: su plan era aislar ambos convoyes, aunque sin la participación del superacorazado *Tirpitz*. En su fondeadero del fiordo de Kå, dentro del fiordo Alta, el temible barco estaba siendo reparado a fondo, y no se esperaba que estuviera terminado hasta marzo de 1944. Por lo tanto, el único acorazado operativo disponible para los alemanes era el *Scharnhorst*, un poco más pequeño pero más rápido, que ahora desempeñaba el papel de puño nazi en el norte. ▸

BRUCE FRASER (1888-1981)
sirvió durante la Segunda Guerra Mundial como segundo al mando de la British Home Fleet, que operaba en aguas territoriales británicas. Atrajo a la flota alemana a una trampa y dirigió personalmente el ataque al crucero de batalla *Scharnhorst*, en 1943, desde el acorazado *Duke of York*.

Un convoy de suministros *cerca de la frontera con Irán es inspeccionado por tropas indias y soviéticas. Durante la guerra, se enviaron cada vez más suministros al sur de la URSS.*

Dönitz pidió personalmente permiso a Hitler para ordenar al *Scharnhorst* que atacara al convoy JW 55B, que atravesaba el mar de Barents con su escolta. Poco después, recibió la bendición del Führer e inmediatamente emitió su orden de ataque.

"*Un importante convoy enemigo que transporta suministros y municiones a los rusos pone aún más en peligro la heroica lucha de nuestro ejército en el Frente Oriental. Debemos ayudar*", escribió Dönitz.

"*Ataquen al convoy con el* Scharnhorst *y los destructores*", ordenó. "*Exploten la situación táctica con habilidad y audacia. No interrumpan la batalla con la tarea sin terminar. Hagan todo lo posible y completen la misión*".

En opinión de Dönitz, la formidable potencia de fuego de *Scharnhorst* era la clave: "*Su contribución es vital*", agregó, antes de concluir su petición con las siguientes palabras: "*Tengo toda la confianza en ustedes*".

El cebo ya está en la trampa

Lo que los alemanes no sabían era que el JW 55B no era más que un señuelo. El Almirantazgo, respaldado por Churchill, había ideado un plan: el convoy JW 55B sería detectado por la Kriegsmarine, tras lo cual los nazis enviarían al *Scharnhorst* al ataque. Entonces una flota de fuerzas británicas muy superiores rodearía y hundiría al buque de guerra alemán.

Por la misma razón, se ordenó al convoy navegar por una nueva ruta que pasaba a unos 740 kilómetros de la costa noruega, donde los alemanes tenían sus bases. A esa distancia, los bombarderos no podían alcanzar al convoy, pero los aviones de reconocimiento alemanes sí. Fraser pensó que, cuando el convoy fuera detectado, los alemanes harían zarpar inmediatamente al grupo de batalla para atacarlo. Así se probaría que su suposición era cierta.

A última hora de la mañana del 22 de diciembre, en una patrulla de rutina, el piloto de un avión meteorológico alemán Dornier Do 217 localizó al convoy JW 55B, que navegaba a una velocidad constante de solo 10 nudos al norte de Trondheim, Noruega.

Poco después, las líneas de télex entre Noruega y Alemania intercambiaron información. Los alemanes se sorprendieron de que el convoy pareciera no verse afectado por la presencia cercana del enemigo y navegara desprotegido.

"*El convoy navega hacia el norte a 400 millas náuticas de la costa noruega, apenas fuera del radio operativo de los bombarderos de la Luftwaffe*", escribió el Kapitän zur See (capitán en el mar) Rolf Johannesson, al mando de la 4.ª Flotilla de Destructores alemana. Estaba a bordo de su buque insignia, el destructor Z-29, anclado en el fiordo de Lang, situado dentro del fiordo de Alta. "*Claramente no ve ninguna razón para permanecer fuera del alcance de nuestro reconocimiento aéreo. Quizás considera que puede hacerle frente al Grupo de Batalla, o no espera ser atacado*".

"*Es sorprendente la calma y el rumbo directo con que este convoy se dirige hacia Bear Island, a la velocidad de una lancha a motor. Es como si no existieran ni la Luftwaffe ni el Grupo de Batalla*", añadió más tarde en su diario de guerra.

Mientras tanto, en Alemania, el comandante de la flota de la Kriegsmarine, el general almirante Otto Schniewind, también estaba desconcertado por lo que vio como una elección de ruta extremadamente audaz del convoy.

"*Para el mediodía del 26 de diciembre, el convoy puede estar frente a Bear Island. Lo único sorprendente es que navegue tan cerca de la costa. La razón puede ser la debilidad de nuestras fuerzas, pero quizás haya otra explicación. No se puede descartar la posibilidad de que el convoy esté siendo utilizado como cebo y que haya potentes fuerzas en las cercanías listas para aniquilar al Grupo de Batalla alemán si se decide a atacar*", reflexionó el general almirante.

Compras navideñas en Islandia

El comandante de la Home Fleet, el almirante Fraser, se alojaba a bordo de su buque insignia de 45.000 toneladas, el HMS *Duke of York*, que había echado el ancla frente al puerto pesquero de Akureyri, en Islandia, el 21 de diciembre. Su escolta, compuesta por el crucero *Jamaica* y los cuatro destructores *Saumarez*, *Savage*, *Scorpion* y el *Norwegian Stord*, también habían atracado allí.

El impresionante *Duke of York* estaba armado con diez grandes cañones de 38 cm, cada uno de los cuales tenía un alcance de casi 35 kilómetros, así como con más de 100 cañones más pequeños de varios ▸

En julio y agosto de 1943, *los aliados liberaron Sicilia. Entonces tuvieron el control del Mediterráneo y pudieron abrir una nueva línea de suministro a la Unión Soviética a través de Oriente Medio.*

El *Scharnhorst* está en el mar. Entrada en acción en cinco minutos. Mensaje a la tripulación del HMS *Jamaica*.

calibres. El barco podía alcanzar una velocidad máxima de más de 29 nudos y, gracias a sus 12 radares, era capaz de combatir en la oscuridad del Ártico y de detectar barcos enemigos a más de 40 km de distancia.

En Islandia, el buque insignia y otros barcos habían repostado y estaban listos para partir, mientras que Fraser y algunos otros incluso habían desembarcado para comprar regalos de Navidad para sus familias.

"*En tierra los islandeses estaban patinando, con luz artificial, por supuesto, pues estaba todo oscuro. Le pedí a la banda que subiera a cubierta y tocara villancicos, y casi hacían que se te saltaran las lágrimas*", escribió Fraser en su diario.

Pero ahora no era el momento para la nostalgia. A las 19:00 horas del 23 de diciembre, Fraser convocó a sus capitanes a una última reunión en la cabina del almirante del *Duke of York* para revisar la inminente operación de la Force 2, como se refirió a su escuadra. El plan era dirigirse a la zona sur de Bear Island a una velocidad de 15 nudos y permanecer unos 320 km por detrás del convoy de regreso RA 55A. Cuando el grupo de batalla fuera atraído al mar para atacar al convoy JW 55B, el *Duke of York* y la fuerte escolta del RA 55A, la escuadra Force 1, liderada por el contralmirante Robert Burnett, navegaría a toda velocidad hacia el Cabo Norte para cortar la retirada de los alemanes a su base de operaciones.

A las 23:00 de esa noche, la Force 2 levó anclas y zarpó del estrecho fiordo de Eyja, en la costa norte de Islandia. Más allá del horizonte, en algún lugar entre la isla de Jan Mayen y la costa noruega, los 19 barcos del convoy JW 55B se movían en formación hacia el noreste, acompañados por su poderosa escolta. La trampa estaba preparada.

La operación está en marcha

Basándose en las señales entrantes, Otto Schniewind ahora estaba al 100% convencido de que el convoy era un cebo. Aun así, a las 23:37 de la víspera de Navidad, sugirió al Gran Almirante Karl Dönitz que el *Scharnhorst* y cinco destructores deberían estar en el mar al día siguiente, con vistas a alcanzar y atacar al convoy al sur de Bear Island la mañana del 26 de diciembre. Pero Dönitz no había tomado aún ninguna decisión. El comandante

***Los pilotos británicos** sobrevolaban a diario amplias zonas cercanas a Noruega para vigilar a los buques de guerra alemanes.*

supremo de la Marina, que estaba en Alemania, no sabía si era el momento adecuado para tal ataque. Por un lado, el convoy transportaba grandes cantidades de municiones que potenciarían el poder ofensivo de la Unión Soviética y debilitarían así a los nazis. Pero, por otro lado, ¿podía permitirse el riesgo de otro fracaso y la perspectiva de perder su acorazado operativo más grande? Después de meditarlo cuidadosamente durante 15 horas, Dönitz se decidió y, a las 14:12 del 25 de diciembre, informó al grupo.

"*El grupo de batalla saldrá a tiempo para poder operar contra el convoy*", decía la orden del comandante de la Kriegsmarine.

Con la decisión tomada, la Operación Ostfront finalmente pudo ponerse en marcha y, a las 18:00 horas, el *Scharnhorst* y cinco barcos de apoyo estaban en el mar. Cuando el teniente comandante Nils Owren del destructor Nord de la Fuerza 2 noruega recibió la información de inteligencia sobre la partida de *Scharnhorst*, experimentó una nerviosa sensación de anticipación: "*¡Las cosas se están calentando! Todos forman parte de lo mismo*", dijo. "*Esta vez algo sucederá, todos sentimos que... El vendaval sigue creciendo en intensidad, el mar y la emoción aumentan de manera similar*".

***El rey Jorge VI** pasa revista a la tripulación del* Duke of York *antes de que comience la caza de* Scharnhorst.

En el HMS *Jamaica*, la emoción era palpable. El teniente Bruce Ramsden lo recordaba bien: ▸

Los alemanes construyeron el barco más poderoso de Europa

Desde el día de la botadura del en 1939, el superbatalla –como el Scharnhorst– fue temido por los aliados. Sin embargo, la Kriegsmarine no consiguió que el buque entrara en combate y el orgullo de la Alemania nazi nunca disparó un tiro en la batalla.

Cuando el 1 de abril de 1939 el superacorazado *Tirpitz*, de 250 metros de eslora, salió de los astilleros de Wilhelmshaven, un orgulloso Hitler estaba allí en persona. Con un desplazamiento de 53.500 toneladas y ocho cañones de 38 cm, el buque de guerra alemán era uno de los más temibles jamás construidos. Aun hoy, sigue siendo el mayor buque de guerra jamás construido en Europa. El 16 de enero de 1942, el *Tirpitz* hizo escala en Trondheim, y desde su base en varios fiordos noruegos, hasta finales de 1944, supuso una amenaza cada vez más desalentadora para los convoyes aliados que navegaban al norte de Noruega hacia Múrmansk y Arcángel. Al igual que su hermano casi idéntico, el *Bismarck*, hundido en mayo de 1941, el *Tirpitz* era un buque temible. Con cañones de gran calibre y una velocidad máxima de 30 nudos, además de una tripulación de más de 2.600 hombres, podía destruir la gran mayoría de los buques navales británicos antes de que tuvieran la oportunidad de contraatacar. Pero Hitler estaba tan encariñado con el barco y tenía tanto miedo de perderlo que no se decidió a hacer que el *Tirpitz* entrara en acción. En su lugar, el superacorazado pasó la mayor parte de su vida operativa anclado en Noruega.

TORRETAS DE ARTILLERÍA: el *Tirpitz* tenía un armamento principal de ocho cañones de 38 cm en cuatro torretas dobles, dos a proa y dos a popa. Los cañones tenían un alcance de 36,5 kilómetros.

VELOCIDAD: el *Tirpitz* tenía una velocidad máxima de 30 nudos (unos 55 km/h) y una autonomía de más de 14.000 km a 19 nudos.

TORRETAS DE CAÑÓN

CALDERAS: 12 calderas de vapor Wagner, tres turbinas de vapor y tres hélices proporcionaban la propulsión del buque.

AVIONES: hasta cuatro aviones de reconocimiento Arado Ar 196 estaban estacionados en el *Tirpitz*. Una catapulta lanzaba los aviones al aire, mientras que una grúa los volvía a levantar después de que aterrizaran en el agua.

"Entonces, de repente, el contramaestre anunció por los altavoces que el comandante haría una transmisión en cinco minutos. Transcurrieron cinco minutos más, y se oyó un estridente pitido: '¿Se escucha ahí? Este es el Comandante hablando. Acabamos de recibir una señal de C-in-C. El Scharnhorst *está en el mar. Entrada en acción en cinco minutos".*

"Por un segundo mi corazón dejó de latir y traté de digerirlo. El Scharnhorst *está en el mar. El Scharnhorst está en el mar. Entonces había sucedido por fin. Nadie dijo mucho... Era algo demasiado grande. Tomar repentinamente conciencia de las semanas y meses en el mar cubriendo convoyes, avanzando lentamente cerca de Noruega y Bear Island. De Rusia a Islandia, de Islandia a Rusia, horas de paciente guardia con mal tiempo y mares helados... Me invadió una sensación inevitabilidad. Me encontraba metido en una gran maquinaria de movimiento y designio. Iba a suceder algo importante".*

Mientras tanto, el *Scharnhorst*, que aparecía como una silueta negra gigante contra el cielo nocturno, maniobraba para salir del fiordo de Lang con su séquito, antes de poner rumbo hacia el noroeste.

Tirpitz zarpa desde el fiordo *de Bogen en Noruega en 1942 con su destructor escolta*

CAMUFLAJE AÉREO: fuera alcanzado, los alemanes ocultaban el barco en una niebla artificial de clorosulfuro o tras una cortina de humo. El camuflaje químico dañó considerablemente los bosques del fiordo de Kå, en Noruega, según estudios recientes de la Universidad Johannes Gutenberg de Alemania. Las coníferas de la zona dejaron de crecer en 1945 y tardaron unos 30 años en volver a sus niveles normales de crecimiento.

A PRUEBA DE HUNDIMIENTO: el *Tirpitz* podía absorber miles de toneladas de agua sin verse afectado de forma significativa, en parte porque estaba dividido en 22 secciones estancas, cada una de las cuales estaba dividida en compartimentos más pequeños.

BLINDAJE: el barco estaba reforzado con placas de acero de hasta 36 cm de grosor.

Lluvia de luces

La visibilidad era limitada gracias a una combinación de un cielo negro y sin estrellas con duras condiciones climáticas que incluían vientos huracanados y fuertes nevadas. En mar abierto, los destructores avanzaban pesadamente rompiendo olas heladas, y las condiciones también se sentían en el *Scharnhorst*. Sin embargo, la moral estaba alta. El acorazado, con sus nueve cañones de 28 cm, se considera intocable y, a toda velocidad, se desplazaba hacia el norte, en dirección al convoy, para sembrar muerte y destrucción. El oficial al mando de *Scharnhorst*, el contralmirante Erich Bey, no tenía idea de que el crucero de batalla se dirigía a una trampa y que quedaría atrapado entre dos fuerzas británicas convergentes. Desde el oeste, el Force 2 de Fraser se acercó bajo el mando del buque insignia *Duke of York*, mientras que el Force 1 del contraalmirante Robert Burnett se abrió paso simultáneamente a través del mar de Barents desde el este. Hora tras hora, se acercaban cada vez más al *Scharnhorst*, cuya tripulación permanecía felizmente ignorante del enfrentamiento que se avecinaba. A las 09:21 del Boxing Day, el HMS *Sheffield*, un crucero de la fuerza de Burnett, fue el primero en detectar al *Scharnhorst* a simple vista, momento en el que el acorazado alemán se encontraba a tres cuartos de milla náutica del convoy JW 55B. El comandante del *Sheffield* no perdió tiempo en señalar:

"Enemigo a la vista"

En cuestión de minutos, las bengalas explotaron sobre el área y descendieron lentamente con un brillo amarillo verdoso para iluminar el crucero de batalla alemán. Poco después, otro crucero, el HMS *Norfolk*, abrió fuego y estuvo cerca de alcanzar al acorazado, que respondió disparando proyectiles desde su torreta de popa, ninguno de los cuales hizo blanco en ningún barco británico.

El suboficial Wilhelm Gödde sabía lo que significaban las columnas de agua que subían del mar: "*Fueron causadas por proyectiles pesados. No podía ver el barco que nos estaba disparando; todo lo que vi fueron los destellos naranjas cada vez que disparaban una nueva andanada*". A las 09:40 había cesado el bombardeo. La distancia entre los barcos era demasiado grande y el contraalmirante Bey ordenó al *Scharnhorst* que navegara hacia el norte a toda velocidad, con la esperanza de rodear a los tres cruceros y atacar al convoy desde el norte. Era posible que su "barco de la suerte" hubiera resultado herido, pero aún podría combatir pese a haber recibido dos impactos.

Un proyectil del *Norfolk* había caído en la cubierta y había penetrado en el comedor de los ingenieros, pero sin explotar. El segundo impacto fue mucho más grave:

"*Ese tiro fue un golpe de suerte. Estaba en mi puesto en la plataforma superior y sentí la corriente de aire cuando el proyectil silbó justo sobre mí. Un hombre murió, un teniente perdió un pie y varios hombres resultaron levemente heridos. Mientras luchaba por ponerme de pie, vi lo que había sucedido*", informó el vigía Helmut Backhaus sobre el impacto, que destruyó la antena del radar y dañó los sistemas antiaéreos.

En el mar embravecido, los cruceros británicos no podían seguir el ritmo del crucero de batalla se unieron a la escolta que navegaba cerca del convoy JW 55B. El acorazado alemán, por otro lado, ▸

Para subrayar sus ambiciones, el emblema del *Tirpitz* lleva dos "drakkar", símbolos de los barcos de guerra más míticos y poderosos de la era vikinga.

El *Tirpitz* debe su nombre a Alfred von Tirpitz, que a finales del siglo XIX transformó la modesta Armada prusiana en una fuerza moderna y poderosa.

ahora operaba solo: el *Scharnhorst* había perdido el contacto con su grupo de batalla, que se había dispersado en la tormenta.

Poco después de las 12:00, el *Scharnhorst* intentó atacar el convoy desde el norte. Tres cruceros británicos, el *Sheffield*, el *Belfast* y el *Norfolk*, se encontraban entre el convoy y el buque de guerra alemán, y una vez más hubo un intercambio de disparos. Esta vez, los alemanes evitaron los proyectiles británicos, pero el Norfolk recibió dos impactos: un proyectil de 28 cm golpeó la popa y otro golpeó en medio del barco y explotó debajo de la cubierta principal. Siete hombres murieron instantáneamente y cinco resultaron gravemente heridos, dos de los cuales murieron más tarde.

"*En los siguientes dos o tres minutos hubo una confusión inevitable. Las luces se apagaron, y uno de mis compañeros de comedor que estaba de espaldas a la puerta de comunicación salió despedido por la cubierta a causa de la explosión… Del interior salían nubes de vapor y humo, junto con gritos de auxilio, mientras una mezcla de agua y combustible subía lentamente en el compartimiento de abajo*", recordó uno de los fogoneros de *Norfolk*.

Vamos a morir

Después del segundo intercambio de disparos que duró 20 minutos, el *Scharnhorst* desapareció hacia el sur. A una velocidad de 28 nudos, el contralmirante Bey había decidido poner rumbo a Noruega y la seguridad de su base de operaciones, convencido de que se había quitado de encima a sus perseguidores, pero también muy frustrado por no poder asestar ningún tipo de golpe al convoy. La Operación Ostfront quedaba así definitivamente abortada, la misión había sido un fracaso.

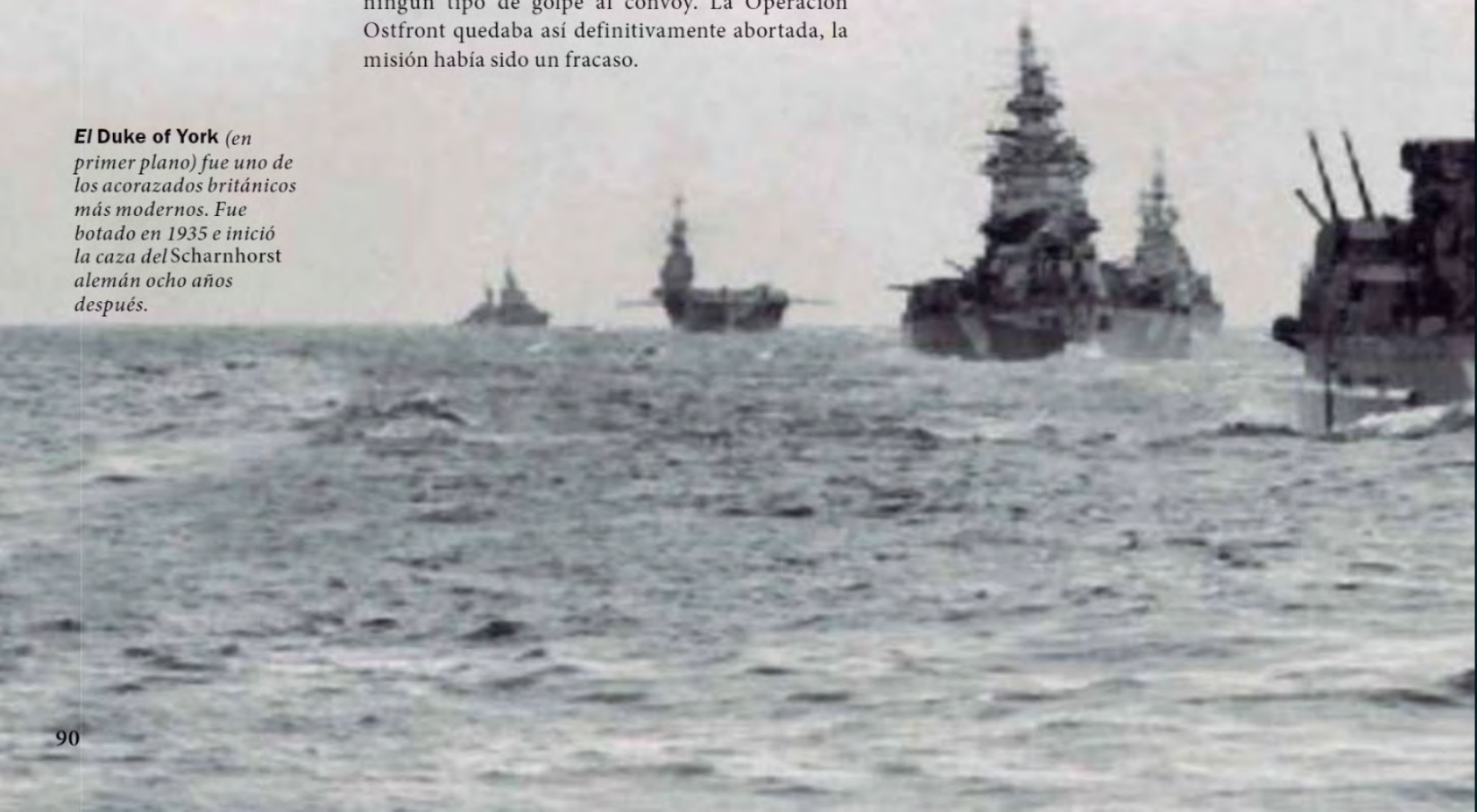
A bordo del *Scharnhorst*, el estado de ánimo era agridulce. Aunque el convoy y su escolta no habían disminuido la velocidad, al menos habían resultado heridos: varios miembros de la tripulación habían visto llamas saliendo de los cruceros enemigos. Según el fogonero Helmut Feifer:

"*Uno de mis amigos a bordo se iba de vacaciones a Wesermünde después de Navidad y se preocupó cuando llegó la orden de hacerse a la mar. Si tenemos que atacar un convoy*", dijo, "*estamos condenados*". Mi respuesta fue que el *Scharnhorst* tenía 21 mamparos estancos y era imposible que se hundiera, por lo que no había motivo de preocupación

"'*No*', *dijo*, '*nosotros moriremos*'. *Recuerdo esa conversación como si fuera ayer. Pero él fue una excepción. La mayoría de los hombres creían que no había nada que pudiera salir mal. Estábamos seguros de que pronto estaríamos de regreso en nuestro fondeadero todos sanos y salvos*".

Mientras el acorazado avanzaba a toda velocidad a través del mar embravecido, algunos miembros de la tripulación se apiñaron en la helada oscuridad polar tratando de dormir un poco. Otros servían con cazo una sopa de guisantes contenida en enormes cacerolas: todo un acto de equilibrio en alta mar, donde el barco se balanceaba violentamente. En la torreta, varios se habían acostado sin apetito por el mareo, pero a las 16:00 se despertaron con un informe inquietante.

"*Desde el mediodía tenemos un perseguidor por popa al que no hemos podido quitarnos de encima y nuestro radar nos dice que hay más blancos a estribor.*



***El* Duke of York** *(en primer plano) fue uno de los acorazados británicos más modernos. Fue botado en 1935 e inició la caza del* Scharnhorst *alemán ocho años después.*

Manténganse alerta; pronto volveremos a entrar en acción", dijo Hintze a sus vigías con gravedad.

La trampa estaba lista para ser lanzada

Dirigidas por el *Duke of York*, las fuerzas de Fraser y Burnett habían reanudado la persecución. La escuadra Force 2 de Fraser fijó el curso para aislar al *Scharnhorst* a toda velocidad, mientras que la Force 1 de Burnett se situó detrás del acorazado alemán sin ser vista.

A bordo del *Duke of York*, los hombres estaban de buen ánimo. Ahora simplemente había que esperar a que cayeran en la trampa. Los informes de radio confirmaron que el *Scharnhorst* se dirigía directamente hacia la Force 2 y, hora tras hora, los británicos se sentían más seguros de la victoria. El almirante Fraser parecía estar en su elemento:

> *"No vestía uniforme naval como tal. Llevaba unos pantalones viejos y una camisa de polo, un suéter de cuello polo y una gorra de almirante bastante maltratada, además de la pipa siempre en la mano"*, recordó el oficial Vivian Cox. *"Se movía entre todos nosotros con extrema confianza, era tranquilo y encantador... Fue un verdadero triunfo de una sola personalidad que estaba por encima de toda la tripulación de un barco"*.

Tal era la confianza de Fraser, que llegó a preguntarse *"si deberíamos tener la batalla antes del té o después del té"*. Según el artillero Charles Heywood, el almirante respondió la pregunta él mismo, cuando diez minutos después anunció que se enviarían sándwiches de carne en conserva y chocolate caliente. La respuesta fue recibida con fuertes vítores.

Entre los 13 barcos aliados que se dirigían hacia el coloso de acero alemán, habían llegado a sus puestos de batalla casi 10.000 hombres. Les habían informado de que *Scharnhorst* quedaría aislado en algún momento alrededor de las 16:00 o 17:00 y, mientras esperaban ese trascendental encuentro, fueron azotados por el mar. El agua helada se estrellaba contra los barcos y los dejaba helados a medida que aumentaba la tensión. ▸

***La Armada alemana** no disponía de portaviones específicos. En su lugar, podía lanzar algunos aviones desde sus otros buques de guerra.*

¿POR QUÉ...

...la ruta del Ártico seguía siendo importante en 1944?

Aviones, camiones, tanques y motocicletas fueron algunos de los muchos suministros que los aliados occidentales enviaron a través del mar de Barents a los helados puertos soviéticos del norte.

En 1944, la Unión Soviética recibía suministros de los aliados por tres rutas diferentes. A través del Pacífico, los estadounidenses navegaban con mercancías que se descargaban en puertos del este de Rusia, como Vladivostok. Esta ruta era la menos utilizada de las tres debido al peligro de los ataques japoneses, pero a medida que el Imperio se vio obligado a pasar a la defensiva, el volumen de suministros enviados a través del Pacífico empezó a aumentar. Como Japón y la Unión Soviética no estaban formalmente en guerra, todas las mercancías de esta ruta se transportaban en barcos soviéticos, que tenían oficialmente prohibido transportar armas, por lo que solían llevar repuestos, alimentos y materias primas.

Desde los puertos de embarque, la ayuda debía recorrer casi 10.000 kilómetros a lo largo de las pocas líneas de ferrocarril construidas a través del vasto territorio soviético, por lo que la ruta del Pacífico no era muy eficiente. Sin embargo, casi la mitad de toda la ayuda aliada llegó por esta vía.

Tras la derrota del Afrika Korps de Rommel, la ruta de Oriente Medio se consideró la más segura, por lo que los suministros y las armas llegaron a la Unión Soviética desde el sur, donde la distancia al frente era relativamente corta. Sin embargo, el viaje a través de África, Oriente Medio y, finalmente, Irán, era increíblemente largo y requería mucho tiempo. La ruta del Ártico siguió desempeñando así un papel crucial. La ruta de los convoyes del norte era la más corta y estaba abierta para las armas y el material de guerra. En total, entre agosto de 1941 y mayo de 1945, la Unión Soviética recibió casi 18 millones de toneladas de suministros, de los cuales unos cuatro millones fueron enviados a través de los puertos de Múrmansk y Arcángel.

***Los aviones aliados** se ensamblan en una fábrica en Irán. Con el tiempo, la ruta de suministro de Medio Oriente se volvió más importante que el Ártico*

Los diez cañones pesados de 38 cm del *Duke of York* estaban armados y preparados para la batalla. En el puente, la tripulación esperó con impaciencia para descubrir la trampa mientras Fraser fumaba su pipa, esperando el momento perfecto para atacar. Luego, a las 16:17, los operadores de radar del *Duke of York* captaron el primer débil eco del *Scharnhorst* a 43 km de distancia. El radar confirmó que la Force 2 estaba en camino para interceptar al *Scharnhorst* y los oficiales observaron cómo el crucero de batalla se acercaba cada vez más: 37 km (16:23), luego 24 km (16:36) y, a las 16:43, apenas 15 km separaban a los dos barcos en el vasto mar.

Cuando la distancia se redujo a 12 km, a las 16:47, tanto el *Duke of York* como el HMS *Belfast* abrieron fuego simultáneamente desde ambos lados con bengalas la oscuridad del Ártico para bañar de luz al crucero de batalla alemán, que atravesaba desprevenido la tormenta.

"*La vista más increíble; el Scharnhorst con el aspecto de un pez maravilloso, un enorme salmón, que viene muerto hacia nosotros*", recordó Vivian Cox.

"*Cuatro proyectiles de iluminación y allí estaba el buque... Fue fantástico*", coincidió Fraser.

"*Tener este increíble espectáculo a siete u ocho millas de distancia, como un gran fantasma plateado que viene hacia ti –dijo el oficial de artillería del Duke of York, el teniente comandante James Crawford– era el sueño de un oficial de artillería hecho realidad*".

Los alemanes, naturalmente, veían las cosas de manera diferente: "*Fue una situación aterradora. Estábamos bajo fuego desde todas las direcciones. Parecíamos estar rodeados de naves enemigas*", recordó Backhaus.

A bordo del crucero *Jamaica*, justo a popa del *Duke of York*, el teniente Ramsden describió el momento en que dispararon los cañones de 15 cm.

"*El estruendo me ensordeció momentáneamente y se me nubló por el temblor y el repentino destello en mitad de la penumbra... Luego, el* Duke of York *disparó su cañón de 14 pulgadas (otra vez), e incluso para nosotros, ahora a mil yardas a popa, el ruido y la conmoción fueron colosales. El vívido chorro de llamas iluminó todo el barco por un instante y dejó una gran columna de humo de cordita flotando en el aire*", recordó, aliviado al ver que los cañones del crucero de batalla apuntaban hacia adelante y hacia atrás, a popa, por lo que no eran capaces de responder a la andanada británica.

Pasaría un tiempo precioso antes de que las armas de *Scharnhorst* pudieran comenzar a disparar. Cuarenta metros sobre la cubierta, el repentino ataque había cogido a Backhaus por sorpresa.

"*Estábamos bañados en luz, era como el mediodía. Enormes chorros de agua brotaban a ambos lados, desagradablemente cerca. ¡Cayeron sobre mí y me dejaron empapado!*".

La andanada británica resultó mortalmente precisa. Uno de los primeros disparos inutilizó la torreta delantera del *Scharnhorst* y mató a varios miembros de la tripulación. La siguiente impactó en medio del barco, sobre el cargador de municiones, que estalló en una explosión mortal. En un último intento desesperado por escapar, Bey giró el acorazado 180 grados, pero esto simplemente lo echó en brazos del HMS *Belfast* y el HMS *Norfolk*, que ahora se unieron a la refriega con sus armas.

La única ruta de escape que quedaba era hacia el este, y la proa de *Scharnhorst* atravesó la espuma a una velocidad vertiginosa a través de una fuerte lluvia de proyectiles.

A las 18:24, el barco había logrado poner una distancia considerable entre él y sus perseguidores: hasta 20 kilómetros ahora separaban al crucero de batalla del enemigo. Por un corto tiempo, pareció que el barco había vuelto a tener suerte. A bordo del *Duke of York*, el estado de ánimo se agrió y Fraser, decepcionado, ordenó que se detuvieran los disparos. Desde el puente, le mostró el mensaje a Burnett:

"*Veo pocas esperanzas de atrapar al* Scharnhorst *y procedo a apoyar al convoy JW 55B*".

Pero antes de que se pudiera ejecutar la orden, Fraser escuchó un grito emocionado desde la sala de tramas: el *Duke of York* había comenzado a ganar terreno al *Scharnhorst* otra vez. El barco alemán perdía velocidad constantemente. Una de las últimas salvas británicas había dañado una de las salas de calderas del crucero de batalla y los ingenieros habían estado luchando en vano para mantener la presión del vapor. La gran ventaja del barco, su velocidad, se había perdido.

Inmediatamente, Fraser comprendió que se había dado por vencido demasiado pronto. Retiró su pedido anterior, por lo que nuevamente el *Duke of York* se dirigió directamente a *Scharnhorst*. No mucho después, el orgullo de la Kriegsmarine volvió a encontrarse bajo fuego intenso.

Mientras Bey intentaba mantener a raya a los atacantes con fuego pesado, los destructores *Stord* y *Scorpion* dispararon cada uno ocho torpedos a corta distancia a las 18:50. El *Scharnhorst* hizo un giro de emergencia a estribor, pero simplemente presentó el través de babor al *Savage* y el *Saumarez*, que se acercaban desde otra dirección. Entonces estos también dispararon torpedos: el ataque de los cuatro destructores sería anunciado más tarde como uno de los más audaces y exitosos en la historia naval.

"*A través de los auriculares pude oír una serie de detonaciones. Se oyó el sonido de torpedos que se acercaban. Luego vinieron las explosiones... Un temblor recorrió el barco y sentimos una brutal sacudida... Después de la explosión, nuestra velocidad cayó drásticamente, hasta siete u ocho nudos. Ya no teníamos ninguna oportunidad*", recordó Helmut Backhaus.

La Insignia de la Flota de Alta Mar de la Kriegsmarine se concedía a todos los marineros con al menos 12 semanas de servicio en un crucero o acorazado.

El águila alemana sostiene una esvástica en sus garras en la parte superior de la medalla.

Todos los miembros de la tripulación *del* Scharnhorst y del *Tirpitz* recibieron la medalla.

Uno de los torpedos impactó en popa, en la sección tres, donde se encontraba Helmut Feifer.

"*Había habido un baño de sangre en mi división: todos mis amigos estaban muertos, solo uno seguía vivo. Estaba sentado en una caja de patatas... Tenía la ropa en llamas y el cabello como una antorcha*".

"*Apagué el fuego y pedí ayuda. Los hombres llegaron corriendo desde la torreta C y juntos lo sacamos. Sufría de forma indescriptible*", recordó el fogonero.

Algunas de las cubiertas parecían mataderos, cubiertas de sangre y miembros desgarrados.

"*Los supervivientes describieron espantosas escenas de carnicería en algunos de estos compartimentos, con cuerpos mutilados que se movían en una mezcla de sangre y agua de mar*", se lee más tarde en un informe del interrogatorio realizado a los que salieron con vida de aquel infierno.

"*Totalmente exhausto y en estado de shock como estaba, sentí la tentación de rendirme*", agregó Feifer. "*Mentalmente me despedí de mi madre y mi padre y me preparé para morir. Entonces, uno de mis compañeros pasó por donde yo estaba, moviéndose con dificultad, y me despertó de mi estupor. Me agarró y me tiró a la cubierta. Permanecí aferrado a la montura del cañón hasta que la siguiente ola irrumpió sobre la barandilla. En ese momento me solté y me dejé arrastrar por la*

Aviones británicos atacan *al* Scharnhorst *en el canal de la Mancha en 1942. Al año siguiente, los británicos hundieron finalmente el crucero de batalla alemán.*

A través de los auriculares pude oír una serie de detonaciones. Se oyó el sonido de torpedos acercándose. ■ Helmut Backhaus, operador de radio del *Scharnhorst*.

borda por el torrente de agua, lejos del barco que se iba a pique".

Para entonces, el *Scharnhorst* estaba ya muy deteriorado y empezaba a hundirse. Pronto, el coloso de acero, durante tanto tiempo una fortaleza insumergible, tendría que ceder. Feifer se sintió preparado para correr la misma suerte en la caótica oscuridad de diciembre.

"En el agua estaba completamente oscuro. Grité y grité, pero nadie respondió. Empezaba a notar el cuerpo entumecido, rígido por el frío cuando, de repente, desde la cresta de una ola, vi pasar una balsa salvavidas. Nadé hacia ella".

"Cuando subí a bordo, casi al final de mis fuerzas, escuché una voz que decía: 'Está herido, está cubierto de sangre'. Sentí una punzada de miedo. Tenía miedo de que me arrojaran de nuevo al mar. Solo tenía 20 años y no quería morir, así que dije sin aliento que no era mi sangre, era la de mi amigo".

Feifer sobrevivió al ataque y terminó prisionero de guerra.

2.000 proyectiles hundieron el *Scharnhorst*

Durante el transcurso de este sangriento Boxing Day, los 13 barcos aliados que habían rodeado el orgullo de la Alemania de Hitler habían disparado más de 2.000 proyectiles y 55 torpedos contra el *Scharnhorst*. A las 19:30, el crucero de batalla había quedado reducido a unos restos de hierro en llamas, y ahora era obvio para todos que el barco estaba a punto de rendirse y hundirse en las profundidades del mar de Barents.

"Me despido de ustedes", anunció Hintze por el sistema de altavoces, *"y les doy la mano por última vez. He informado al Führer que lucharemos hasta el último proyectil".*

Desde el puente, se ordenó a los marineros alemanes supervivientes que abandonaran el barco antes de que fuera demasiado tarde.

"Todos los hombres a la cubierta superior. Pónganse los chalecos salvavidas. Prepárense para abandonar el barco", ordenó Hintze. *"Si alguno de ustedes sale vivo de esto, debe saludar a los que están en casa y decirles que todos cumplieron con su deber hasta el final".*

Pero numerosos marineros no pudieron escapar. Muchos quedaron atrapados en habitaciones donde las escotillas estaban cerradas con cuñas, mientras que otros estaban demasiado heridos para moverse. Y hubo quienes optaron por hundirse con el barco condenado.

"Cuando dejé la torreta, solo había muertos y heridos en la cubierta superior. Los dos hombres a cargo, Wibbelhof y Moritz, se negaron a dejar su puesto. 'Me quedo aquí, que es mi sitio', dijo Wibbelhof. Moritz dijo que se alojaba en la torreta. Wibbelhof insistió en que deberíamos dejar nuestros puestos. Como último adiós gritó: '¡Viva Alemania! ¡Viva el Führer!' Respondimos con las mismas palabras. Luego encendió un cigarrillo y se sentó tranquilamente frente a la mira del arma. Él y Moritz se hundieron con el barco cuando se hundió", dijo el artillero Günther Sträter.

Bey y Hintze también optaron por quedarse hasta el final. Después de asegurarse de que habían desembarcado la mayor cantidad de hombres posible, regresaron al puente para suicidarse. De los cientos de marineros que saltaron por la borda, la mayoría desaparecieron en las profundidades heladas para siempre. Aquellos que lograron mantenerse a flote presenciaron la desaparición final del *Scharnhorst*. El barco volcó lentamente y se hundió, el mar se cerró alrededor del barco y su tripulación.

"Vi la quilla y las hélices. Había volcado y se hundía con la proa por delante. Acto seguido se produjeron dos violentas explosiones. Fue como un terremoto. El océano se agitó y se estremeció", recordó Backhaus, quien casi fue arrastrado bajo las olas.

Solo sobrevivieron 36 alemanes

Para los supervivientes, solo había una esperanza: que pudieran encontrar rápidamente una balsa salvavidas o restos a los que aferrarse, cualquier cosa, desde cajas de madera hasta casquillos de bala vacíos, lo que sea que flotara. En las aguas heladas, muchos sucumbieron en cuestión de minutos y pocos sobrevivieron lo suficiente como para ser recogidos por barcos británicos. De la tripulación del *Scharnhorst* solo sobrevivieron 36 hombres de 1968.

Para los alemanes, la humillación fue total. Karl Dönitz le había prometido a Hitler una victoria devastadora, pero en cambio perdió su último acorazado operativo. Para el almirante Fraser y sus valientes marineros, sin embargo, el triunfo fue abrumador. No solo habían acabado con el temible

HECHOS

El *Scharnhorst* participó en varias batallas durante la guerra, incluyendo los enfrentamientos cerca de Noruega en 1940, donde entró en combate con el portaviones británico HMS *Glorious*, que fue hundido.

***La RAF buscó** intensamente al* Tirpitz, *que fue avistado cerca de Tromsø el 1 de octubre de 1944. Once días después, 29 bombarderos Lancaster británicos comenzaron a atacar el barco.*

Los pocos supervivientes *del* Scharnhorst *fueron conducidos como prisioneros a la base naval de Scapa Flow, en Escocia. Solo 36 marineros alemanes fueron recogidos del mar tras el hundimiento.*

gigante de acero de los nazis, sino que también podían regocijarse por el hecho de que el convoy JW 55B llegara a Múrmansk sin bajas. El convoy de regreso RA 55A, compuesto por 23 cargueros, también llegó ileso a puerto.

"*Mis más sinceras felicitaciones a usted y a la Home Fleet por su brillante acción. Todo le llega a quien sabe esperar*", dijo Churchill a Fraser en un telegrama. El almirante también fue felicitado por el rey Jorge VI:

"*Bien hecho,* Duke of York*, y todos ustedes. Estoy orgulloso de ustedes*", dijo el monarca.

Lo cierto es que el propio Fraser quedó genuinamente impresionado por la lucha del *Scharnhorst* contra viento y marea. A solas con 13 barcos enemigos, la tripulación del barco luchó valientemente antes de que el crucero de batalla finalmente sucumbiera.

"*La batalla contra el* Scharnhorst *ha terminado en victoria para nosotros. Espero que si alguno de ustedes alguna vez es llamado a liderar un barco en acción contra un oponente muchas veces superior, comandará su barco con tanta valentía como lo hizo el Scharnhorst hoy*", dijo el orgulloso almirante a su tripulación el día de la victoria.

La Operación Tungsteno se puso en marcha

Con la pérdida de *Scharnhorst*, la flota alemana ya no tenía ningún acorazado operativo. Sin embargo, el temible *Tirpitz*, en el que cientos de soldadores y mecánicos trabajaban para que pudiera entrar otra vez en servicio, aún se encontraba en el fiordo de Kå, en el norte de Noruega.

Informes alarmantes comenzaron a circular entre los aliados de que el barco pronto estaría en condiciones de navegar nuevamente, y en marzo de 1944, los mensajes decodificados revelaron que el gigante había despertado de su hibernación. El 15 de marzo, el *Tirpitz* levó anclas y realizó una prueba navegando por el fiordo por sus propios medios.

El superacorazado, con sus ocho cañones de 38 cm, aún no estaba listo para la batalla, pero los aliados no tenían ninguna duda: el monstruo de 50.000 toneladas tenía que ser destruido, y más temprano que tarde, ya que representaba una gran amenaza para el convoy que iban por el Ártico a la Unión Soviética.

En la mañana del 3 de abril de 1944, bajo el nombre en clave Operación Tungsteno, los británicos lanzaron un bombardeo aéreo. Dos oleadas de 42 ▸

bombarderos Fairey Barracuda y 51 cazas despegaron de los portaaviones HMS *Furious* y HMS *Victorious*. Cuando la primera ola llegó al fiordo de Kå, bajo un sol glorioso, a las 05:30, el *Tirpitz* estaba a punto de zarpar para realizar otra prueba.

La tripulación no estaba preparada para el ataque, pero en su camarote el teniente Kühnen tuvo más suerte que la mayoría. Cuando se agachó para recoger un paquete de cigarrillos del suelo, el espejo que tenía delante se hizo añicos. Un proyectil de ametralladora había atravesado la cabina, y el teniente solo evitó ser alcanzado porque se había agachado. En otros lugares, las cosas fueron mucho peor para otros miembros de la tripulación.

"*Las bombas llovieron, explotaron, destrozaron la cubierta superior, perforaron armaduras ligeras, rasgaron y torcieron las placas de la cubierta, reventaron las tuberías de vapor. Los hombres yacían muertos y heridos en charcos de sangre y agua por la metralla de las de bombas que habían caído sobre las cubiertas. Las balas de ametralladora remataban a los heridos, mientras los artilleros que aún estaban en sus puestos estaban frenéticos; la mayor parte del control de fuego del barco quedó fuera de servicio, les cogió completamente por sorpresa*", escribió el historiador militar francés Léonce Peillard.

"*El Tirpitz ha sufrido graves daños*", informó al Almirantazgo el vicealmirante Henry Moore, al mando de los portaaviones, inmediatamente después del ataque.

"*Ataque al amanecer. Tirpitz paralizado*", declaró el *Times*, y agregó que el superacorazado "*puede considerarse fuera de combate*".

Pero el periódico se precipitó. Es posible que el superacorazado hubiera quedado paralizado, pero solo temporalmente. Pronto, la inteligencia reveló que el *Tirpitz* podría volver a estar operativo en unos meses. Los británicos planearon más ataques aéreos contra el titán; reconociendo que no se podía hundir el *Tirpitz* con bombas ordinarias, los aviones estarían equipados con una nueva y monstruosa bomba. La Tallboy era una bomba sísmica, de más de seis metros de largo y un peso de 5.400 kilogramos. Fue diseñada para perforar superficies exteriores gruesas, como armaduras, y luego explotar, prácticamente haciendo pedazos al objetivo.

El *Tirpitz*, a la vista

En octubre de 1944, el *Tirpitz* había sido remolcado a Tromsø, pero cuando 32 bombarderos Lancaster despegaron de Escocia a primera hora de la mañana del domingo 12 de noviembre, el destino del superacorazado quedó finalmente sellado. Liderando el ataque aéreo estaba el comandante de ala James Brian 'Willie' Tait, quien vio al *Tirpitz* bajo la brillante luz del sol:

"*El agua del fiordo era como el cristal y, contra el fondo, el acorazado parecía una isla grande y achaparrada*".

Desde la cubierta de vuelo, a más de cuatro kilómetros de altura, Tait notó pequeñas nubes de humo negro que ascendían frente a él, prueba de que el enemigo había utilizado sus armas antiaéreas. Por un momento, Tait se sintió abrumado por un ardiente deseo de dar marcha atrás, pero cuando vio a otros Lancaster moviéndose con determinación hacia su objetivo, cambió de opinión. Los bombarderos pesados subieron y bajaron entre las ráfagas de fuego antiaéreo del acorazado alemán, y desde sus cañones principales, el *Tirpitz* ahora también comenzó a disparar proyectil tras proyectil, pero, afortunadamente para los británicos, sin precisión.

"*Apuntando al objetivo*", informó el bombardero de

***El* Tirpitz, *de 250 metros**, yace con la quilla hacia arriba después del ataque. Tras la guerra, el barco se vendió como chatarra. Los trabajos de recuperación duraron hasta 1957.*

Tait, que estaba en el morro del avión, debajo de la cabina.

Cuando la bomba Tallboy descendió hacia el *Tirpitz* poco después, la aeronave casi saltó por los aires al ser liberada de su pesada carga.

"*¡Bomba lanzada!*", anunció el bombardero, momento en el que Tait giró bruscamente hacia la izquierda. Detrás de él, podía ver a Lancaster tras Lancaster lanzando sus bombas por turno.

Todo el infierno se desató en el *Tirpitz*. El barco fue sacudido por una explosión tras otra, y los que estaban en cubierta cuando cayeron las primeras bombas murieron en el acto. La muerte también golpeó repentinamente en las salas de máquinas, y cuando una de las bombas explotó en una de las salas de calderas, se abrió un enorme agujero en el costado de babor, en el que entraron enormes masas de agua.

Alrededor del acorazado, se elevaron imponentes columnas de agua y lodo, y desde la popa el fuego se extendió a los almacenes de municiones situado debajo de una de las torretas de armas, la torreta C. A las 09:50, la munición explotó con tal fuerza que la torreta de 1.000 toneladas salió disparada por los aires y se estrelló contra el mar junto al barco. Unos minutos más tarde, el *Tirpitz* volcó: el gran terror de los convoyes del Ártico había recibido el golpe mortal y zozobraba como un poderoso símbolo de las desgracias que empezaban a abatirse sobre los alemanes en la guerra. Como una enorme ballena muerta, la embarcación yacía panza arriba. Acompañando al último acorazado de los alemanes a su tumba acuática, había alrededor de 1.000 hombres.

Los alemanes no tenían nada más

Para los británicos, el hundimiento del *Scharnhorst* y el *Tirpitz* fue un gran éxito y un alivio. Desde 1940, durante cuatro años enteros, la amenaza a los convoyes de los dos barcos había estado siempre presente. Los británicos habían alimentado un miedo real de una batalla devastadora contra el *Tirpitz* y el *Scharnhorst*. Ahora ambos acorazados habían sido hundidos, casi sin coste alguno para la Royal Navy y la RAF.

Junto con el hundimiento de los dos barcos, la necesidad de los convoyes del Ártico disminuyó. La suerte de los alemanes en la Unión Soviética se invirtió por completo y el Ejército Rojo irrumpió en Berlín. Mientras tanto, los aliados habían desembarcado en Normandía y la mayor parte de la marina mercante ahora se utilizaba para transportar mercancías de Gran Bretaña a Francia. Sin embargo, los convoyes del Ártico continuaron hasta el final de la guerra, en 1945, por orden directa de Stalin. El líder soviético quería una prueba visible de la lealtad aliada, y aquí los convoyes fueron cruciales para brindarle la confianza que necesitaba.

NOTICIAS DEL FRENTE:

The West Australian

Londres, 14 de noviembre de 1944

Fin del Tirpitz

Hundido en Tromsø. Tres impactos directos. El último buque de guerra nazi.

Un comunicado del Almirantazgo anuncia que el acorazado alemán *Tirpitz* ha sido hundido en el fiordo de Tromsø.

"El domingo por la mañana", afirma, "29 Lancasters dirigidos por el comandante de ala J.B. Tait, DSO, DFC, y el jefe de escuadrón A.G. Williams, atacaron al acorazado con bombas de 12.000 libras. Hubo varios impactos directos y en pocos minutos el barco volcó y se hundió".

"Uno de nuestros aviones ha desaparecido".

"Después de volcar, el *Tirpitz* se asentó en el fondo del fiordo de Tromsø y solo se puede ver su quilla y algunas partes de la parte inferior del barco por encima del agua".

"Poco antes de las 10:30 del domingo, los 29 Lancasters llegaron al fiordo de Tromsø. A las 10:30, el *Tirpitz* había sido alcanzado y a las 10:45 fue visto en llamas. Se observó que se escoraba en las aguas poco profundas del fiordo cuando el último bombardero se marchó".

"El reconocimiento después del ataque mostró que el acorazado estaba completamente volcado, con unos 700 pies de longitud de su quilla sobresaliendo del agua. Había un gran charco de petróleo alrededor de los restos, a través del cual se podían ver las barreras que se habían utilizado para proteger al acorazado de los torpedos".

"Este fue el tercer ataque al *Tirpitz* con cañones de 12.000 libras, pero fue la primera vez que los atacantes pudieron ver bien el barco. El tiempo del domingo era claro y no había ninguna cortina de humo".

"Una bomba de 12.000 libras aparentemente impactó en el *Tirpitz* en medio del barco, otra impactó cerca de su proa mientras que una tercera impactó en la popa. También hubo dos impactos muy cercanos que debieron causar serios daños bajo el agua".

"El acorazado se escoró rápidamente. Las últimas tripulaciones aéreas que salieron del lugar dijeron que vieron que algo iba a suceder y se volvieron apresuradamente para observar. Para cuando completaron su giro el *Tirpitz* había volcado".

RELATOS DE TESTIGOS OCULARES

El teniente de vuelo B.A. Buckham, DFC, de Sídney, piloto de uno de los Lancasters atacantes, dijo: "Con el tiempo ideal sabíamos que por fin teníamos una oportunidad. Nuestras primeras bombas cayeron justo al lado del barco, lo que nos hizo pasar unos momentos angustiosos. Luego vinieron tres impactos directos en rápida sucesión, el primero en medio del barco, el segundo en la proa y el tercero hacia la popa".

"Los cañones del *Tirpitz*, cuando llegamos, habían disparado a mansalva, pero tras el impacto de la primera bomba, sus cañones dejaron de disparar y empezó a salir humo".

***El ataque al* Tirpitz** *fue noticia de primera plana en todo el mundo.*

END OF TIRPITZ.

SUNK AT TROMSO.

THREE DIRECT HITS.

LAST NAZI BATTLESHIP.

LONDON, Nov 14.—An Admiralty communique announces that the German battleship Tirpitz has been sunk in Tromso Fiord.

"On Sunday morning," it states, "29 Lancasters led by Wing-Commander J. B. Tait, DSO, DFC, and Squadron-Leader A. G. Williams, attacked the battleship with 12,000lb bombs. There were several direct hits and within a few minutes the ship capsized and sank.

"One of our planes is missing.

"After capsizing the Tirpitz settled to the bottom of Tromso Fiord and only her keel and some parts of the bottom of the ship can be seen above water.

FINAL DEL JUEGO EN EL ÁRTICO

El Ártico no existe.

El teniente general Ferdinand Schörner, a sus hombres, cuando se quejaban del frío.

Norte de Noruega, 1944

Los soldados soviéticos *entran en el norte de Noruega a principios de 1945. Habían hecho retroceder a los ocupantes alemanes y fueron recibidos como libertadores.*

Final del juego en el Ártico

Durante tres años, los soviéticos habían mantenido a raya al ejército alemán en el río Litza, en un frente que estaba literalmente congelado. Pero, el 7 de octubre de 1944, se produjo una estruendosa tormenta de fuego de cañones, morteros y lanzacohetes. La batalla definitiva por la supremacía en el Ártico estaba en marcha.

Por Stine Overbye

El general Kiril Meretskov apenas durmió la noche anterior al 7 de octubre de 1944. Durante casi tres años, la línea del frente entre el Ejército Rojo y las tropas de montaña alemanas había estado congelada a lo largo del río Litza. Pero había llegado el momento del asalto. El Alto Mando soviético, la Stavka, había ordenado a Meretskov atacar a los 56.000 soldados alemanes situados a lo largo de la línea defensiva que se encontraba 70 kilómetros al noroeste de Múrmansk.

En una gran ofensiva, bautizada como Petsamo-Kirkenes, los soviéticos expulsarían a los alemanes del país. El ataque debía tener lugar a primera hora de la mañana siguiente y, durante la noche, sin poder dormir, Meretskov repasó los detalles de una operación que llevaba planificando desde febrero. El objetivo del general no era solo obligar al enemigo a abandonar el país, sino también intentar aplastar al ejército alemán cortando su retirada hacia Noruega.

El sufrimiento a ambos lados de la línea del frente en Litza, desde el comienzo de la batalla de Múrmansk en el verano de 1941, había sido descomunal. El estancamiento, la incertidumbre y la espera habían hecho mella en la fuerza y el ánimo de los hombres. En el infierno de los mosquitos del verano, los soldados se rascaban sin cesar, y en invierno, los alemanes y los soviéticos, agotados, habían intentado tenazmente resistir a un enemigo común: el frío ártico.

***Marinos del Ejército Rojo** de camino a la ciudad de Petsamo. La ofensiva de 1944 tuvo lugar por mar, tierra y aire.*

La vida de los soldados alemanes no mejoró cuando el teniente general Ferdinand Schörner tomó el mando de las tropas de montaña de manos de Eduard Dietl en otoño de 1941. Desde el primer día, Schörner demostró ser un líder brutal y dictatorial, que reprimía sin piedad hasta la más mínima falta. Por ejemplo, si un hombre se retrasaba al volver de los escasos permisos concedidos a los soldados, era castigado severamente: un año de trabajos forzados por cada día de ausencia. Y si los oficiales o los soldados se quejaban del frío, el teniente general los amonestaba rápidamente y con desprecio:

"El Ártico no existe", afirmaba Schörner, y continuaba diciendo a sus hombres que debían estar orgullosos de enfrentarse a los desafíos del norte, y que nada era imposible para el Cuerpo de Montaña.

Desde el verano de 1941, cuando Hitler afirmó con júbilo que podía conquistar Múrmansk en pocos días con una ofensiva relámpago terrestre, sus tropas habían estado luchando contra los elementos en el norte. Tratando de entrar en calor, algunos cavaron cuevas bajo rocas caídas, mientras que otros trataron de improvisar techos sobre las posiciones alemanas. Utilizando tarros de mermelada vacíos y cajas de granadas, los soldados crearon estufas con chimeneas hechas con torres de latas de pescado vacías, pero independientemente de las ingeniosas soluciones ideadas, los hombres se congelaron durante los interminables, largos y oscuros meses de invierno en lo que llamaban sombríamente *Das Land am Eismeer,* "la tierra del océano Ártico".

Los Órganos de Stalin estaban listos para tocar

El nuevo líder de las tropas de montaña era brutal, pero también eficiente. En primer lugar, puso todo su empeño en mantener abiertas las rutas de suministro al frente, en parte para transportar a los heridos y en parte para garantizar que los suministros y el equipo de invierno, como los abrigos y gorros de piel, las botas de fieltro y los esquíes, pudieran llegar a las tropas. También había que transportar al frente los materiales de construcción para reparar las posiciones; en total, había que traer unas 8.000 toneladas de madera con animales de carga desde la zona forestal más cercana, que estaba a unos 200 kilómetros por detrás del frente.

Los hombres que acompañaban a los suministros ▸

La difícil situación de los suministros en 1944 *obligó a los alemanes a transportar municiones y alimentos al frente en trineos.*

Una ofensiva masiva obligó a los alemanes a emprender una huida desesperada hacia Noruega.

El 7 de octubre de 1944, el Ejército Rojo ordenó a 96.000 soldados lanzar una ofensiva para expulsar a los alemanes de la región más septentrional de la Unión Soviética. Después de casi tres años de guerra de posiciones en el río Litza, el ataque marcó el principio del fin de la presencia nazi en el norte. Los alemanes fueron empujados hacia la frontera noruega, con los soviéticos pisándoles los talones.

El Ejército Rojo era muy superior y los alemanes decidieron retirarse a una nueva línea de frente en el fiordo de Lyngen, en Noruega. El lugar fue cuidadosamente elegido, porque solo una carretera atravesaba la estrecha franja de tierra entre el mar y Suecia. Si los alemanes volaban la carretera, el avance soviético sería extremadamente difícil. Sin embargo, el Ejército Rojo se detuvo a unos 300 kilómetros de la Línea de Lyngen, habiendo logrado su principal objetivo: hacer retroceder al enemigo tan lejos de la importante ciudad portuaria de Múrmansk que

l
s
ca.

caían como moscas. En las constantes tormentas de nieve, las carreteras eran intransitables y los caballos quedaban detenidos por ventisqueros de un metro de altura, con lo que los soldados quedaban atrapados en las ventiscas y sucumbían a la congelación.

El Ejército Rojo estaba mejor equipado contra el clima polar y tenía más experiencia en la guerra del Ártico. Los soldados disponían de chaquetas de lana de oveja y gorros de piel, ropa interior de lana, guantes y sacos de dormir calientes, en los que se metían por la noche, y muchos de ellos dormían en profundas cuevas de nieve. Pero incluso entre los soviéticos, muchos murieron de frío y fueron encontrados congelados.

Durante el primer invierno en el frente, el 80% de los soldados alemanes tenían ropa de abrigo, y Schörner también les proporcionó abundantes suministros de brandy para mantener el ánimo. Aun así, era una lucha por mantener la moral en el frente norte de Hitler. El aislamiento en una zona completamente desértica, donde los soldados no tenían contacto con otros pelotones ni recibían cartas de casa, hizo que muchos enfermaran de lo que los alemanes llamaban mal de montaña –depresión–, y los médicos militares informaron de un número sin precedentes de suicidios. Sin embargo, el recuento de muertes autoinfligidas palidece en comparación con las cifras de bajas a las que se enfrentaron tanto los soldados alemanes como los soviéticos el 7 de octubre de 1944. Pronto, el silencio sobre las trincheras sería sustituido por un cañoneo sostenido. Las tropas de Meretskov estaban preparadas para poner toda su fuerza en una contraofensiva decisiva a lo largo de todo el frente. Los cañones y morteros se encontraban en posición, y los lanzacohetes múltiples Katiusha, montados en camiones y llamados Órganos de Stalin por los alemanes, también estaban preparados.

Había que hacer retroceder y derrotar a los soldados de Hitler para poder eliminar de una vez por todas las amenazas contra Múrmansk. Gracias a los convoyes de municiones de los aliados y al suministro constante de tropas al frente, el Ejército Rojo estaba muy bien equipado para la batalla y mucho mejor preparado que el enemigo; 96.800 soldados soviéticos estaban en alerta máxima, listos para romper las líneas defensivas alemanas. Desde los depósitos de Múrmansk, los soldados habían recibido 17.000 toneladas de munición, así como ▸ vehículos anfibios estadounidenses capaces de

Los carros tirados por caballos *eran un medio de transporte habitual para el ejército alemán, pero no eran muy fiables en el barro y las gélidas temperaturas de la Unión Soviética.*

***Soldados finlandeses** marchan junto a un tanque soviético T-34 quemado. Cuando Finlandia firmó la paz con la Unión Soviética, la presión sobre los alemanes se intensificó aún más.*

garantizar un paso seguro a través de ríos y fiordos, por lo que las unidades del ejército no tendrían que correr el riesgo de reunirse en la costa en lugares vulnerables. Los soviéticos también disponían de 120 Katiushas y más de 110 tanques fuertemente blindados.

Hitler ordenó la retirada

El 19 de septiembre de 1944, Finlandia firmó la paz con la Unión Soviética y se retiró de la guerra. Los finlandeses también se comprometieron a desarmar a los nazis, sus antiguos compañeros de armas, y a expulsarlos del país. Por lo tanto, los alemanes tenían claro que debían sacar a sus fuerzas de Finlandia, así como de la región noruega de Finnmark, y abandonar así el Frente de Múrmansk. El 3 de octubre de 1944, Hitler emitió la orden de evacuación. La intención era establecer una nueva y estrecha posición defensiva en el fiordo de Lyngen, en la Noruega ocupada, conocida como la Línea de

Permitiremos que el enemigo se lance contra nuestros puestos fortificados, construidos con diligencia y solidez, y luego lo destruiremos mediante un contraataque. ■ Teniente general Hans Degen, sobre las tácticas alemanas.

Lyngen, donde el terreno, atravesado por fiordos y montañas, era adecuado para las defensas.

La retirada se puso en manos del coronel general Lothar Rendulic, comandante en jefe del 20º Ejército de Montaña, lo que constituía una gran responsabilidad. Fue una operación militar extremadamente compleja; más de 200.000 hombres, miles de prisioneros de guerra, unos 60.000 caballos y mulas y enormes cantidades de municiones y suministros tenían que ser llevados de vuelta a la nueva posición defensiva. Además, todo debía hacerse con gran rapidez, antes de que el invierno ártico hiciera imposible la retirada a través de un terreno escarpado y lleno de dificultades. La retirada estaba aún en fase de preparación cuando, la mañana del 7 de octubre, las tropas del general Kiril Meretskov se preparaban para llevar a cabo un poderoso asalto a las posiciones alemanas en el río Litza. Un viento crudo y helado procedente del mar de Barents, en el norte, barría el paisaje abierto y vacío, y una densa niebla se cernía sobre la zona cuando el estruendo de los cañones soviéticos rompió el silencio al filo de las 08:00 horas.

Los alemanes llevaban algún tiempo observando la acumulación de fuerzas soviéticas, pero el comandante del Cuerpo de Montaña, el general Ferdinand Jodl, no se dejó intimidar. Estaba convencido de que su ejército estaba ▸

Nunca había estado en el extranjero, así que me pareció emocionante. ■ El sargento soviético Pavel Bobrov, sobre la invasión de Noruega.

suficientemente bien organizado y equipado para resistir cualquier ofensiva importante. Esta opinión era compartida por su subordinado, el teniente general Hans Degen, que desde finales de septiembre intentaba infundir confianza y espíritu de lucha a sus compatriotas.

"Permitiremos que el enemigo se lance contra nuestros puestos fortificados, construidos con diligencia y solidez, y luego lo destruiremos mediante un contraataque. Todas las ventajas están de nuestro lado. Las guarniciones de los puestos deben saber que detrás de ellas todos los batallones y baterías disponibles de la 2ª División de Montaña están listos para la acción. Las reservas de contraataque saben qué hacer ante un enemigo cubierto de sangre por el fulminante fuego defensivo de nuestros puestos fortificados", afirmó Degen, comandante de la 2ª División de Montaña.

En efecto, las posiciones alemanas estaban bien construidas, con puntos de apoyo en forma de búnkeres con trincheras, cañones, puestos de mando y depósitos de municiones en tres líneas, una tras otra. Si la primera línea era superada por los asaltos soviéticos, los alemanes podían retirarse rápidamente a la siguiente línea de defensa y contraatacar. Pero la ofensiva soviética resultó mucho más violenta y aplastante de lo que Jodl y Degen podían imaginar. A partir de las 8:00 horas del 7 de octubre, los proyectiles comenzaron a caer por doquier. El intenso bombardeo del Ejército Rojo sobre los cerca de 56.000 soldados alemanes duró dos horas y media. Los equipos de morteros disparaban proyectiles contra los búnkeres de las colinas, los cañones rugían ensordecedoramente y los Órganos de Stalin lanzaban mortíferas andanadas. Uno de los soldados alemanes sintió como si le desgarraran desde dentro hacia fuera, mientras intentaba protegerse con temor en medio del intenso fuego que lo abarcaba todo.

Otro soldado que experimentó la tormenta de

Las anchas pezuñas de los renos *son perfectamente adecuadas para caminar por la nieve del Ártico, por lo que el reno acabó convirtiéndose en el animal de carga preferido por finlandeses, soviéticos y alemanes.*

fuego, con casi 100.000 proyectiles lloviendo sobre los alemanes, se quejó de que era peor que el infierno.

El bombardeo fue seguido inmediatamente por un asalto de la infantería soviética, cuya fuerza principal irrumpió en las posiciones avanzadas de las tropas de montaña. Los alemanes se defendieron ferozmente, pero no pudieron hacer frente a una fuerza superior y se vieron obligados a retirarse a toda prisa, con el poderoso y decidido ejército de Stalin pisándoles los talones.

"Nos dirigimos rápidamente hacia el enemigo. Cuando comenzó el fuego de artillería, nos detuvimos, y cuando cesó el fuego y volvimos a correr hacia las posiciones alemanas, descubrimos que la comida que habían dejado aún estaba caliente. También resultó que podíamos utilizar los proyectiles alemanes abandonados y dispararles con nuestros propios morteros", dijo el sargento Vasiliy Karanov.

Los renos lograron lo imposible

Antes de la ofensiva, el 2 de octubre, el 126º Cuerpo de Fusileros Ligeros soviético, siguiendo órdenes de Meretskov, emprendió una agotadora marcha hacia el sur, pasando por las posiciones nazis y luego hacia el norte, hacia un cruce de caminos al oeste de Luostari, para bloquear la retirada de los alemanes hacia Noruega. A través de un terreno extremadamente difícil, sin carreteras, pero con interminables ciénagas, lagos y terrenos rocosos, los soldados de infantería avanzaron a duras penas, cargados con mochilas que pesaban más de 40 kilos y contenían provisiones para ocho días.

Los renos y los caballos transportaban armas ligeras, morteros y municiones en trineos y alforjas, pero mientras los caballos perdían a menudo el equilibrio en las zonas pantanosas, los renos avanzaban sin esfuerzo. Gracias a ellos, el cuerpo de infantería logró lo imposible y completó la agotadora marcha de 70 km tras las líneas alemanas. En la mañana del 10 de octubre, el cuerpo llegó al bloqueo de Luostari, donde Meretskov tendió su trampa.

A medida que el Cuerpo de Montaña alemán avanzaba por Luostari se desataron intensos combates. Las tropas de montaña sufrieron grandes pérdidas al intentar alejar a los soviéticos de su única ruta de escape; los alemanes consiguieron finalmente abrirse paso solo gracias a los refuerzos.

En una cresta de la llamada Carretera Rusa, que va desde el río Titovka hacia Petsamo, en el océano Ártico, las fuerzas de Meretskov hicieron otro intento de bloquear la retirada del enemigo hacia la frontera noruega, pero también allí, tras una encarnizada lucha, los alemanes obligaron a los soviéticos a retroceder. A pesar de la intensidad de los combates, los alemanes consiguieron destruir puentes y carreteras durante su retirada, pero el Ejército Rojo iba justo detrás de los alemanes que retrocedían, sobre todo gracias a un gran número de tropas de zapadores soviéticos. Hasta 30 batallones, con un total de 15.000 hombres, repararon los puentes y las carreteras casi tan rápido como los habían volado los alemanes.

El paisaje estival del Ártico *se parecía más a un desierto estéril, donde la comida y el agua eran recursos escasos.*

Meretskov se propuso entonces atrapar a los alemanes en la ciudad portuaria de Petsamo e hizo un tercer intento de rodear al enemigo. En la noche del 12 de octubre, los hombres de la Flota del Norte soviética atacaron Petsamo desde tres lados y tomaron la ciudad. El 14 de octubre, los soviéticos fueron de casa en casa, limpiando la ciudad de los defensores alemanes que quedaban. Durante esos días críticos, el general alemán Jodl, muy presionado, pidió instrucciones al coronel general Lothar Rendulic, encargado de la retirada. Después de reflexionar un poco, Rendulic ordenó que se despejara la carretera entre Petsamo y Tårnet –la única ruta de escape que quedaba– y que las tropas se retiraran a posiciones en Noruega. Dicho y hecho: la 2ª División de Montaña superó a las tropas soviéticas, obligándolas a abandonar la carretera, ▸

Kiril Meretskov (1897-1968) se afilió al Partido Comunista en 1917 y sirvió en el Ejército Rojo desde 1920. Durante la Guerra de Invierno, se le encargó la ruptura de la Línea Mannerheim como comandante del 7º Ejército. Desde febrero de 1944, estuvo a cargo del Frente de Carelia dy dirigió la ofensiva soviética a lo largo del Frente de Múrmansk en octubre de 1944.

y en una pequeña victoria para los alemanes, en medio de una amarga derrota, 15.000 soldados se retiraron de Finlandia y entraron en Noruega el 14 de octubre de 1944.

Finlandia, arrasada

Cuatro días después, a las 13:50 del 18 de octubre de 1944, la vanguardia del Ejército Rojo cruzó la frontera con Noruega por primera vez. Fue un momento histórico: *"Nunca había estado en el extranjero, así que me pareció emocionante. También fue muy impresionante ver a nuestra flota aérea de camino a Kirkenes"*, recordó uno de los soldados, el sargento Pavel Bobrov.

A medida que el ejército era empujado hacia el oeste, los generales alemanes tomaron una decisión fatídica. Al darse cuenta de que el enemigo era muy superior en número de soldados, aviones y armas, decidieron retirar todas las tropas del condado más septentrional de Noruega, Finnmark, de 48.600 kilómetros cuadrados.

A los ojos de los generales, esta era la única forma de detener a los soviéticos: pretendían recurrir a tácticas de tierra quemada para intentar retrasar el avance del Ejército Rojo. Todo lo que los soviéticos pudieran utilizar tenía que ser destruido, decía la orden. Los soldados de Stalin no podían refugiarse en casas, utilizar muelles ni puentes, ni recibir ayuda de los lugareños, proclamaron los comandantes nazis, que planeaban convertir Finnmark en una tierra de nadie desierta y estéril.

Al principio, el Reichskommissar alemán en Noruega, Josef Terboven, intentó que los habitantes de Finnmark se marcharan voluntariamente. Envió al norte a uno de sus ayudantes, el ministro de Policía nazi Jonas Lie, para persuadir a los habitantes de que evacuaran. El plan consistía en que todos los jóvenes se marcharan solos, mientras que los niños, los ancianos y los enfermos serían transportados al sur por los alemanes. Pero para su disgusto, las palabras de Lie cayeron en saco roto mientras conducía de pueblo en pueblo, difundiendo lo que sucedería cuando los "bolcheviques" entraran en Noruega.

"Habrá asesinatos y saqueos, terror y arbitrariedad, violaciones, impiedad y decadencia moral", advirtió Lie, que no se contuvo en sus amenazas.

Pero la propaganda nazi no surtió efecto. Había un gran resentimiento hacia la potencia ocupante y la mayoría de la gente se negaba a ir a ningún sitio. De hecho, gran parte de la población de Finnmark esperaba ser tratada bien por los soviéticos. Y lo que es más importante, esperaban que se restableciera la normalidad una vez que su patria dejara de ser una zona de guerra.

Irritado y malhumorado, Jonas Lie tuvo que enfrentarse al hecho de que Finnmark no podía ser evacuada voluntariamente, así que, a medida que el frente se acercaba cada vez más, la guarnición alemana de Kirkenes, a unos 20 kilómetros de la frontera soviética, comenzó a desalojar la ciudad. Los convoyes de camiones se dirigieron al oeste en octubre, y los mercantes cargados de municiones y armas zarparon del puerto para alejarse de Kirkenes, que ya había sido arrasada por los bombarderos soviéticos durante el verano.

Antes de abandonar la ciudad, los soldados alemanes redujeron a escombros 161 casas y destruyeron todo lo que no pudieron llevarse. Los depósitos que contenían bombas y municiones fueron volados, al igual que los emplazamientos de armas y los búnkeres. Cuando se retiraron, la destrucción de la ciudad era casi total: en Kirkenes solo quedaban 39 casas y un cuartel en pie.

"Fue un auténtico infierno. La mayoría de las casas que seguían en pie estallaron en llamas y se quemaron. Se podía ver el sol en el cielo como un punto rojo a través de todo el humo", recordó más ▸

Las tropas soviéticas *cruzaron por primera vez la frontera de Finlandia con Noruega el 18 de octubre de 1944.*

Las pieles y la lana mantenían calientes a los soviéticos

Los soldados soviéticos iban adecuadamente vestidos para el frío extremo. Aunque el diseño de los uniformes era de principios del siglo XX, los materiales tradicionales, como la piel de oveja y el fieltro, resultaron perfectos para proteger del frío.

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, los uniformes soviéticos se parecían en muchos aspectos a los que los soldados habían llevado durante la Primera Guerra Mundial. Las botas tenían cordones de algodón porque el cuero escaseaba, y los largos y pesados abrigos de invierno eran una copia fiel de un diseño de 1912. Sin embargo, a pesar de sus defectos, la ropa de invierno era perfecta para su objetivo principal: mantener a los soldados calientes. De hecho, el Ejército Rojo priorizaba el suministro de ropa por encima de todo. Así, las unidades podían sufrir escasez de alimentos y armas, pero nunca de uniformes de invierno: los generales del Ejército Rojo eran totalmente conscientes del peligro del frío cuando se llevaba ropa inadecuada.

SOMBRERO DE PIEL: a petición de los soldados, el característico sombrero con solapas en las orejas se convirtió en un elemento estándar durante la Segunda Guerra Mundial.

ABRIGO DE PIEL DE OVEJA: los abrigos de invierno soviéticos estaban hechos de piel de oveja y cuero, y proporcionaban una protección óptima contra el frío. En 1941, el abrigo completo fue sustituido por una chaqueta de tres cuartos que solo llegaba hasta las rodillas para facilitar la movilidad.

CINTURÓN: el cinturón del soldado era una de las pocas partes del uniforme hechas de cuero. Entre otras cosas, los soldados podían fijar en él granadas de mano.

PANTALONES: los clásicos pantalones acolchados proporcionaban una buena protección contra el frío. Normalmente eran de color caqui, pero las tripulaciones de los tanques los llevaban en negro.

ARMAS: los rifles y ametralladoras soviéticos fueron diseñados para funcionar en el frío extremo. Esto los hacía más fiables que los alemanes.

BOTAS: las tradicionales botas *valenki* soviéticas eran de fieltro y resultaban perfectas para la nieve seca. Sin embargo, no eran impermeables y había que protegerlas con una funda si la nieve se licuaba.

PODRÍA. .

...el norte de Noruega haber utilizado tácticas nazis?

Cuando los nazis arrasaron Finlandia, esa acción tenía un propósito: frenar al Ejército Rojo. Durante la Guerra Fría, Noruega se planteó repetir la estrategia y utilizar tácticas de tierra quemada como defensa contra una invasión soviética.

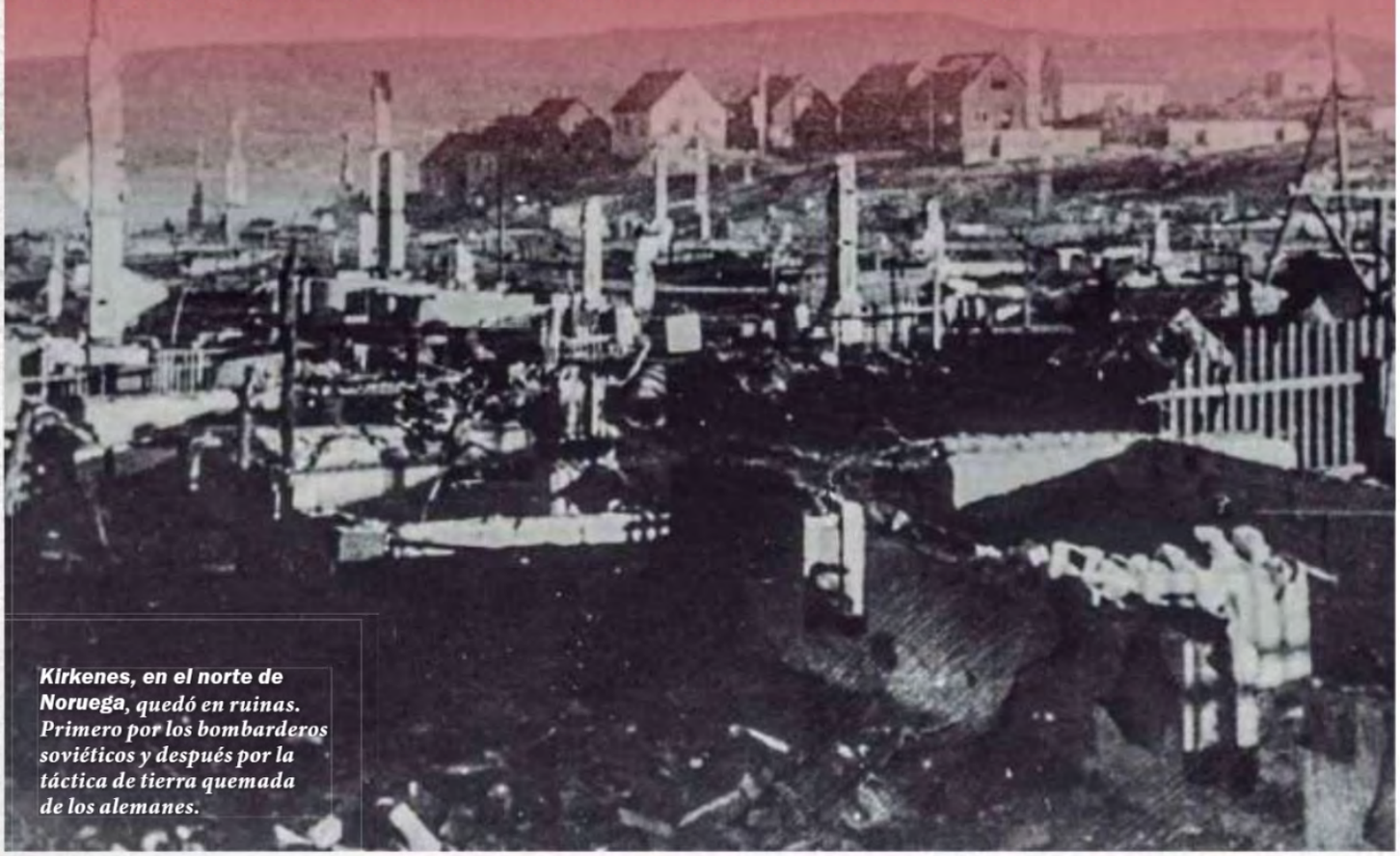
Cuandoando el 28 de octubre de 1944 Hitler dio órdenes de evacuar a la población noruega del norte de Finnmark y quemar todos los edificios, el objetivo era detener a los soviéticos, que les pisaban los talones a los alemanes. Había que impedir que el enemigo se beneficiara de las viviendas e infraestructuras en su avance hacia la Noruega ocupada.

Utilizando tácticas de tierra quemada, los ocupantes alemanes causaron una enorme devastación. Un total de 12.000 casas y granjas, 150 escuelas, 12 centrales telefónicas, 118 centrales eléctricas, 500 fábricas, 20 iglesias, 180 faros y varios miles de barcos fueron destruidos. Hasta 50.000 hombres, mujeres y niños fueron expulsados por la fuerza hacia el sur.

"La compasión por la población civil no es necesaria", dijo Jodl, y el mensaje fue bien recibido en el ejército, que no se privó de maltratar a personas y animales.

Al comienzo de la Guerra Fría, el gobierno noruego se planteó sacrificar Finnmark si la Unión Soviética invadía el país. La destrucción masiva de edificios, carreteras, puentes y muelles podría dificultar cualquier avance soviético, según ese razonamiento. La idea era utilizar Finnmark como amortiguador contra la superpotencia comunista, justo siete años después de que los alemanes hubieran quemado la zona hasta los cimientos y en un momento en que la reconstrucción aún no había terminado.

En 1951, según la transcripción de las reuniones, la dirección de defensa y el ministro Jens Christian Hauge consideraron varios escenarios por si se producía un ataque en el norte de Noruega. No se sabe si fue el ministro de Defensa o la cúpula del ejército quien planteó la propuesta de la táctica de tierra quemada, pero según el general de división retirado Gullow Gjeseth, que en 2011 publicó el libro Los planes de guerra de la Defensa Nacional durante la Guerra Fría –basado en gran medida en fuentes recientemente desclasificadas–, la destrucción de Finnmark se incluyó como una de las opciones ante una amenaza de guerra. Sería la propia población la que se encargaría de la destrucción de las infraestructuras. Como precaución frente una posible invasión, el ejército acumuló fuerzas en la región de Tromsø y aseguró la preparación para el combate en las bases de Bardufoss, Setermoen y Skjold. Al igual que los nazis, los noruegos pretendían establecer una línea defensiva en el fiordo de Lyngen.



***Kirkenes, en el norte de Noruega**, quedó en ruinas. Primero por los bombarderos soviéticos y después por la táctica de tierra quemada de los alemanes.*

tarde el jefe de bomberos de Kirkenes, Henrik Nordhus, sobre la devastación de la ciudad.

Población evacuada

El 28 de octubre de 1944, Hitler decidió que los reacios habitantes de Finnmark debían ser evacuados por la fuerza. Desde Berlín, Jodl dio la orden de expulsar a toda la población del norte de Noruega y quemar todas las casas.

"El Führer ha ordenado, en interés de su propia seguridad, la evacuación obligatoria de toda la población noruega hacia el este de los fiordos de Lyngen y la quema y/o destrucción de todas las viviendas habitables, solo así podremos impedir que los rusos –equipados con potentes fuerzas, apoyándose en las viviendas habitables y la ayuda de la población, que conoce la localidad– sigan nuestra retirada durante el invierno y en poco tiempo aparezcan ante las posiciones de Lyngen. La compasión por la población civil no es necesaria".

Con esta orden, los nazis desencadenaron el mayor desplazamiento de población de la historia reciente de Noruega. En 1944, más de 62.000 personas vivían en Finnmark y Troms del Norte, la zona que rodea a Tromsø, que también iba a ser vaciada de habitantes y quemada. Entre los primeros en ser expulsados por las tropas leales a Hitler estaban Gunhild y Ole Olsen, que vivían en la ciudad de Varangerbotn con sus dos hijos, Bjørg, de tres años, y una niña nacida el 26 de octubre. Los soldados alemanes obligaron a la familia a salir de su casa, de la que también sacaron juguetes y muebles.

En la parte trasera de un camión, la familia fue conducida a través del paisaje en llamas hasta el fiordo de Porsanger, donde una semana después se les ordenó subir a bordo de un buque de carga alemán, el *Carl Arp*. Los alemanes metieron a 1.900 evacuados en la bodega, que también contenía grandes cantidades de munición para ser transportada con la gente a través de aguas plagadas de minas, donde los aviones y los submarinos podían atacar en cualquier momento.

Sin embargo, pronto quedó claro que el mayor peligro residía en las condiciones de a bordo. Las dos letrinas de la cubierta se desbordaron y contaminaron los sacos de avena y cebada utilizados para cocinar purés para los pasajeros y los 400 soldados alemanes que se retiraban del Frente de Múrmansk. Un hedor nauseabundo de vómitos, orina y heces se extendió por todo el barco y muchos contrajeran la disentería y la difteria.

Una de las evacuadas, Gudrun Johnsen, de Vardø, vio a gente gritando y llorando durante el viaje. Los hombres jóvenes y en forma se desmoronaron. Muchos sufrieron crisis nerviosas. Una madre de tres hijos, que viajaba junto a Gudrun, murió de difteria.

Civiles noruegos *regresan a casa tras la evacuación forzosa del norte de Noruega.*

Cuando el *Carl Arp* llegó al puerto de Narvik cinco días después, 300 pasajeros habían enfermado gravemente y 29 habían perdido la vida. Entre los supervivientes estaba la familia Olsen, que en el verano de 1945 pudo finalmente regresar al devastado Varangerbotn.

Animales y personas en pánico

En todo Finnmark, el humo negro de la destrucción alemana colgaba como una niebla espesa y acre sobre el paisaje. Casas, escuelas, iglesias, hospitales, residencias de ancianos, centrales eléctricas y fábricas estaban en llamas; todo había sido arrasado. Las tropas nazis destruyeron los barcos de pesca, cortaron los postes telefónicos y dispararon a cualquier animal que encontraran. Incluso los pueblos pesqueros más pequeños fueron quemados.

El 6 de noviembre de 1944, Edna Olsen, de 12 años, vio a los alemanes caminando entre las casas del modesto pueblo pesquero de Gjesvær con bidones de gasolina en la mano y vertiendo el contenido sobre todo lo que era inflamable. Entró corriendo en su casa para buscar a su gato, y poco después oyó un estruendo y vio una nube de humo negro que se elevaba hacia el cielo.

Junto al fiordo de Lakse, el lugareño Karl Lauritzen vio cómo soldados alemanes borrachos vaciaban sus ametralladoras contra un grupo de vacas en un campo; los animales llevaban los intestinos colgando y bramaban en su agonía. Mientras tanto, en Sør-Varanger, Olaug Pedersen fue testigo de cómo otros nazis ebrios vertían queroseno sobre las ovejas y les prendían fuego, tras lo cual los animales, presas del pánico, corrían como antorchas encendidas.

En varios lugares de Finnmark, los lugareños se ocultaron en cabañas de turba, túneles de minas, cuevas y bajo barcos volcados; al menos 24.000 desafiaron la orden de evacuación y se escondieron ▸

Al salir, lanzó una granada de mano al interior.

■ Mette Mikalsen sobre la noche en que su madre fue violada por los alemanes.

***Un barco volador BV 138** es remolcado a tierra en Kirkenes. Los alemanes se llevaron todo lo que pudieron cuando evacuaron la zona.*

en primitivos refugios mientras el ejército alemán se retiraba hacia el oeste. Pero muchos noruegos estaban hambrientos, enfermos y necesitaban atención médica o medicinas: la catastrófica falta de suministros del exterior estaba convirtiendo la vida en muchas partes del norte de Noruega en un largo calvario.

En la ciudad de Tana, a 90 km de Kirkenes, un destacamento de tropas de las SS mostró su lado más cruel. Borrachos, derribaron la puerta de una cabaña donde se había refugiado una pareja con un niño de 18 meses. Dos de los hombres se pusieron a dormir junto al fuego, mientras otros dos lanzaban miradas lujuriosas a la mujer, que se aferraba a su pequeño hijo y se protegía temerosa bajo una manta. En un instante, los alemanes se convirtieron en animales salvajes. Uno de ellos golpeó al marido con su ametralladora, mientras que el otro arrancó brutalmente la manta de la mujer, que dejó caer a su bebé al suelo. Horrorizado, el noruego trató de socorrer a su esposa, pero fue nuevamente golpeado por los hombres. Los dos alemanes se turnaron para violar a la mujer, mientras su hijo yacía llorando en el suelo junto a ellos.

Los noruegos entraron en combate

Después de que el Ejército Rojo se asegurase Múrmansk, los soviéticos ya no tenían ninguna prisa. En octubre de 1944, el ejército detuvo su avance en el fiordo noruego de Tana, donde Meretskov ordenó a los soldados que tomaran posiciones defensivas. Los soviéticos pidieron entonces al gobierno noruego en el exilio que enviara soldados a la tierra de nadie de 300 km de ancho situada frente a la nueva línea defensiva de los alemanes, en el fiordo de Lyngen, donde el norte de Noruega es más estrecho. En varios puntos de la zona, las fuerzas noruegas, incluidas las que se habían exiliado en Suecia y Gran Bretaña, se enfrentaron a los soldados alemanes. En la isla de Sørøya, en la desembocadura del fiordo de Alta, se combatió día y noche durante febrero de 1945. Los isleños se habían refugiado en cuevas, pero su situación era ahora peligrosa. Por ello, un oficial noruego pidió ayuda a los británicos para rescatar a los habitantes de las cuevas y, el 15 de febrero de 1945, los británicos intervinieron con una audaz operación de socorro: a plena luz del día, cuatro destructores del convoy ártico JW 64 se desviaron hacia Sørøya y recogieron a 170 hombres, 136 mujeres y 196 niños.

Los civiles fueron llevados a bordo, pero en su camino a Múrmansk, el convoy fue atacado el 23 de febrero por 23 bombarderos y torpederos alemanes que habían despegado de Bardufoss, en Noruega. La Luftwaffe hundió dos barcos, y en uno de ellos, *el Henry Bacon*, solo dos de los botes salvavidas quedaron en condiciones de navegar tras el ataque. Muchos de los tripulantes cedieron sus puestos a los 19 refugiados de Sørøya y a los marineros más jóvenes de a bordo. El capitán Alfred Carini y la mayoría de los oficiales se hundieron con el barco. De los 64 tripulantes, 22 perecieron, mientras que todos los noruegos llegaron a Múrmansk y desde allí viajaron en un convoy de regreso que hizo escala en Escocia.

Baño de sangre en un pueblo pesquero

Uno de los peores derramamientos de sangre tuvo lugar en el pueblo pesquero de Hopseidet, a unos 90 km del Cabo Norte. Allí, tres soldados noruegos habían montado un puesto de observación, que ayudaban a mantener ocho pescadores. La guerra había terminado efectivamente cuando las tropas alemanas de Noruega se rindieron el 5 de mayo, pero en la noche del 6 de mayo, dos submarinos desembarcaron una fuerza especial en el pueblo. Alemania aún no había hecho la paz con la Unión Soviética, y los combates continuaban entre los soldados alemanes y soviéticos.

En el caladero, los soldados alemanes se enfrentaron a los tres soldados noruegos, que huyeron rápidamente. Los ocho civiles, que se quedaron solos en el puesto de observación, estaban desarmados e intentaron escabullirse para volver con sus familias en Hopseidet, pero no llegaron hasta allí. Los alemanes los vieron desde su puesto de vigilancia y, aunque dos de los noruegos consiguieron esconderse, los otros seis fueron descubiertos, torturados y ametrallados en una ejecución en toda regla.

Lo que sucedió después es algo que la hija de uno de los pescadores asesinados nunca olvidará.

"Violó a mi madre delante de todos nosotros, los niños. Cuando se fue, lanzó una granada de mano

dentro, pero cayó en un montón de ropa y no explotó. Mi madre la tiró por la ventana", dijo Mette Mikalsen, que solo tenía cinco años cuando tuvo lugar la pesadilla.

Mette no solo perdió a su padre en ese fatídico día de 1945, sino que su hermano de 18 años, Johann, también estuvo entre los ejecutados. El 8 de mayo de 1945, solo dos días después de la violación y el asesinato de los seis pescadores, la Alemania nazi se rindió a los soviéticos. La lucha al norte del Círculo Polar Ártico había terminado.

"Es el fin del canalla", dijo Josef Stalin, cuando uno de sus generales le dio por teléfono la noticia de que Hitler se había suicidado el 30 de abril de 1945. Poco más de una semana después –y apenas media hora antes de que la rendición incondicional de los alemanes se hiciera efectiva– el hombre de Hitler en Noruega, Josef Terboven, siguió los pasos del Führer. Terboven se negó a rendirse y, a las 23:30 del 8 de mayo, el Reichskommissar para los Territorios Noruegos Ocupados se quitó la vida en un búnker en Skaugum.

Los combates en el frente norte de Hitler –una región que el Führer describió en 1942 como *"la zona fatídica de esta guerra"*– terminaron con más de 100.000 muertos, mientras que el número de heridos fue considerablemente mayor. Al final de la guerra, había unos 340.000 soldados alemanes en Noruega. Fueron desarmados, internados en campos y luego transportados a una Alemania bombardeada. El 25 de septiembre de 1945, la presencia de soldados soviéticos en suelo noruego también terminó cuando el Ejército Rojo anunció que los soviéticos abandonarían el territorio noruego: a las 20:55, el último soldado cruzó la frontera hacia su patria, tal como se había prometido.

Para el coronel general Rendulic, comandante en jefe del 20º Ejército de Montaña, no hubo consecuencias legales por los ataques y la política de tierra quemada en el norte de Noruega. En el tribunal militar de Núremberg de 1948, el nazi fue condenado a 20 años de prisión por crímenes de guerra en la Unión Soviética y Yugoslavia, pero se libró del castigo por sus atrocidades en Noruega, en parte porque alegó que la evacuación forzosa había sido por el bien de los noruegos:

"Tuve que decirme a mí mismo que posiblemente sería mejor para la población ser trasladada a otras zonas que pasar el duro invierno en un país destruido. Participé en las dos batallas de invierno en Rusia. Por lo tanto, sabía lo que significa huir del frío. Tuve que darme cuenta de que los rusos, si se enfrentaban a la disyuntiva de salvarse a sí mismos ocupando los refugios disponibles o perdonar a la población, era seguro que no perdonarían a la población".

Nikolaus von Falkenhorst, comandante del ejército alemán en Noruega desde abril de 1942 hasta diciembre de 1944, también fue juzgado. En 1946 fue condenado a muerte por el asesinato de prisioneros de guerra aliados; la sentencia fue conmutada posteriormente por 20 años de prisión, pero debido a una enfermedad, fue liberado en 1953.

Fue en esta época, a mediados de la década de 1950, cuando se reconstruyó la infraestructura del norte de Noruega tras el ataque nazi. Pero a día de hoy, las huellas de la ocupación siguen siendo visibles. Los fuertes costeros de hormigón de los nazis en Noruega se han convertido en monumentos culturales y museos, y los alemanes también dejaron una impresión duradera de otra forma: engendraron unos 10.000 hijos con mujeres noruegas.

***Las tropas alemanas en Noruega** se rindieron el 5 de mayo de 1945. En ese momento, 400.000 soldados alemanes seguían dispuestos a luchar en el país.*

¿Por qué Hitler no tomó Múrmansk?

Por Amanda Lee Edelstein

Hitler creía que tener el control de la ciudad portuaria de Múrmansk era crucial. Pero aunque sabía que los convoyes desembarcaban uno tras otro suministros para los asediados soviéticos, nunca ordenó un ataque decisivo contra la ciudad. En su lugar, confió en la ayuda finlandesa.

En primer lugar, ¿puede hablarnos de la importancia del puerto de Múrmansk y de por qué fue tan trascendental para ambos bandos en la guerra?

El puerto de la ciudad ártica de Múrmansk es bastante especial. A diferencia de todos los demás puertos árticos rusos, está libre de hielo todo el año debido a una corriente marina cálida. Arcángel se congela todos los inviernos, Leningrado fue rodeada bastante pronto en la guerra, y también es poco probable que los aliados pudieran enviar mercancías a la ciudad a través del mar Báltico aunque el puerto de Leningrado estuviera abierto. Al sur, Crimea y los principales puertos ucranianos habían caído, por lo que Múrmansk quedó como el único puerto que estaba constantemente libre de hielo en todo el Frente Occidental, Meridional y Septentrional. Si los alemanes lo hubieran tomado, los soviéticos habrían tenido muy pocas probabilidades de reconquistarlo en los primeros años de la guerra.

¿Qué habría significado que Múrmansk cayera en manos alemanas para la guerra en el Frente Oriental?

Si los alemanes se hubieran asegurado Múrmansk, se habría cerrado toda la línea de suministro del norte y reducido la capacidad de los soviéticos para operar en el Frente Oriental [su Frente Occidental]. *El Ejército Rojo habría tenido menos material al comienzo de la guerra y no habría podido mantener ocupadas en el norte a las fuerzas alemanas. Sin Múrmansk, los convoyes lo habrían tenido muy difícil. Habrían tenido que o bien atravesar el canal de Panamá y llegar al este de la Unión Soviética o bien rodear el cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica. El canal de Suez no era seguro en ese momento debido a los combates en África.*

Los convoyes habrían tenido que hacer un viaje muy largo, que habría sido costoso, inseguro y habría retrasado considerablemente las entregas. En mi opinión, la caída de Múrmansk habría afectado considerablemente a la situación del Frente Oriental, pero solo al principio de la guerra.

Sabemos que Hitler consideraba crucial tomar el control del puerto de Múrmansk y que quería detener los convoyes del Ártico por cualquier medio. Pero, después de la ofensiva de 1941, los alemanes suspendieron todos los intentos de conquistarlo. ¿Por qué no hicieron más por tomar Múrmansk?

Los alemanes sabían que era importante tomar Múrmansk, pero dejaron el grueso de la tarea a los finlandeses, porque tenían un punto de partida mucho mejor para atacar la zona. Los alemanes tenían que transportar hombres y material a una distancia considerable y, sencillamente, no disponían de la logística ni de los recursos humanos necesarios para mover suficientes tropas a través de Finlandia o Noruega. Además, no estaban entrenados en

Michael G. Walling (1956-)

Ha escrito varios libros sobre la Segunda Guerra Mundial, entre ellos *Bloodstained Sea* y *Forgotten Sacrifice* sobre los convoyes del Ártico y los combates en el norte de la Unión Soviética. Walling ha pasado tiempo en Rusia y ha entrevistado a varios veteranos de guerra.

***El Ejército Rojo** se contentó con contener a los alemanes. Solo cuando la marea de la guerra cambió, pasaron a la ofensiva.*

operaciones anfibias agresivas y, por tanto, no se plantearon atacar Múrmansk desde el mar. El problema fue que los finlandeses nunca estuvieron a la altura de las expectativas de Alemania. En su lugar, el ejército finlandés se limitó a intentar mantener a los soviéticos a raya, pero sin demasiadas provocaciones, ya que temían que los soviéticos tomaran represalias e invadieran de nuevo territorio finlandés, lo que efectivamente hicieron más adelante en la guerra. En resumen, los alemanes esperaron durante años a que los finlandeses les hicieran el trabajo sucio.

¿No habría sido más fácil para los alemanes tomar parte del ferrocarril que iba de Múrmansk hacia el sur? ¿Por qué no intentaron eso, ya que no podían tomar Múrmansk?

Querían un avance en Leningrado, que habría abierto la ruta a la línea ferroviaria entre Múrmansk y Moscú. Pero por varias razones, no tuvieron éxito. Para cuando los alemanes llegaron a Leningrado, Stalin tenía las cosas un poco más controladas y Zhúkov se había hecho con el control de parte del ejército soviético. En mi opinión, Zhúkov fue probablemente el mejor mariscal de campo de la Segunda Guerra Mundial y su habilidad obligó a los alemanes a concentrar todas sus fuerzas en la batalla de Moscú y, finalmente, de Stalingrado. Las batallas por estas dos ciudades desgastaron mucho a los alemanes y no tenían recursos para un avance contra el ferrocarril de Múrmansk.

Y en el otro lado, ¿por qué el Ejército Rojo no hizo más por eliminar la amenaza alemana, que estaba relativamente cerca de Múrmansk?

No tenía suficiente fuerza. Además, el Ejército Rojo no creía que los alemanes fueran a poner todo su empeño en tomar el puerto. Así que el mando soviético se contentó con mantener el status quo *en el Frente y desplegar soldados en lugares más críticos, como Stalingrado y la defensa de Moscú. No hay duda de que Múrmansk era un puerto importante desde el punto de vista logístico y de que, si los* ▸

alemanes hubieran atacado con decisión, los soviéticos habrían desplazado más fuerzas para defenderlo. Se trataba de mantener a raya a los alemanes en el Frente de Múrmansk mientras la marea de la guerra giraba hacia el sur.

A lo largo de la guerra, los soldados soviéticos llevaron a cabo pequeños ataques muy específicos en Finlandia, destinados principalmente a incomodar y no a hacer avanzar la línea del frente. Creo que lo hicieron para disuadir a los finlandeses de seguir interfiriendo.

¿Habría tenido la toma del puerto algún efecto sobre los alemanes? ¿Podrían haber utilizado el puerto ellos mismos para la Operación Barbarroja o el plan era simplemente impedir que los soviéticos recibieran ayuda de los aliados?

La toma de Múrmansk no habría tenido ninguna importancia estratégica para un ataque alemán más allá de la Unión Soviética, solo habría sido un inconveniente para los soviéticos. De hecho, los alemanes habrían desperdiciado enormes recursos transportando suministros al Frente soviético a través del puerto de Múrmansk. La industria alemana estaba en Alemania. Las infraestructuras eran más fuertes en Alemania y, a través de Polonia, llegaban a la Unión Soviética. Todo se movía hacia el frente a través de Alemania, Polonia y Checoslovaquia, los países que los alemanes habían ocupado al principio de la guerra. Todos los suministros fluían por esta vía, que era mucho más segura y corta que una ruta por Múrmansk. Por lo tanto, el objetivo del ataque era simplemente matar de hambre a los soviéticos. Si los alemanes hubieran tomado la línea de ferrocarril de Múrmansk, podrían haber cortado los suministros a grandes partes de la Unión Soviética.

Finlandia apoyó la invasión alemana para recuperar parte del territorio que había perdido durante la Guerra de Invierno, pero por lo demás los finlandeses se mostraron relativamente reacios. ¿Qué diferencia habría habido si las tropas finlandesas hubieran apoyado la ofensiva alemana contra Múrmansk de forma más agresiva?

En mi opinión, Múrmansk, Arcángel y, sobre todo, la ciudad de Leningrado habrían

***Kirkenes, en el norte de Noruega**, era una base crucial para las operaciones alemanas contra los convoyes. En 1944, los nazis quemaron la ciudad y huyeron.*

El clima en la ruta a Múrmansk puede destruir un barco.

■ Michael Walling ha navegado en tormentas de hielo mientras investigaba para sus libros.

caído si los finlandeses hubieran sido más agresivos. Dicho esto, no creo que la Unión Soviética hubiera perdido la guerra en ningún caso. Ni siquiera sin el acuerdo Lend-Lease [un programa que garantizaba a los países aliados el apoyo material de Estados Unidos]. *Los soviéticos trasladaron cientos de fábricas al este de los Urales en 1941 y, tras convertirlas en pura producción de guerra, su capacidad industrial era muy superior a la de los alemanes en 1943.*

Así que, aunque los aliados no hubieran conseguido penetrar en Europa –si la invasión de Normandía hubiera fracasado–, los soviéticos habrían ganado al final. Nadie podía detener a los soviéticos. Stalin tenía mucha gente a su disposición, muchas materias primas y enormes territorios.

Los soviéticos habrían ganado la guerra finalmente, aunque hubieran tardado más. Y entonces habrían tomado Alemania, el Báltico, Escandinavia, etc. No habría habido nadie que los detuviera.

Incluso sin los tanques *y otros equipos de los aliados, los soviéticos habrían ganado, cree Walling.*

¿Puede hablarnos de la diferencia entre los convoyes del Ártico y los del Atlántico?

Los convoyes del Ártico estaban en permanente peligro. A diferencia de los convoyes del Atlántico, en los que los capitanes y la flota tenían mucho espacio para maniobrar y encontrar nuevas rutas de transporte y puertos, los convoyes del Ártico tenían muy poco espacio en las rutas marítimas.

Los barcos tenían que navegar en un corredor bastante estrecho entre el hielo compacto, en el norte, y Noruega y Finlandia en el sur para llegar a su destino. El corredor cambiaba de tamaño según la estación del año y la extensión del hielo. En verano, el sol brillaba las 24 horas del día y la banquisa llegaba hasta más allá de 500 kilómetros de la ruta de los barcos. Eso puede parecer un corredor amplio, pero para un barco que intenta evadir a los submarinos o a los aviones nazis, no es mucho: los aviones alemanes podían llegar al final del corredor en una hora y tenían todas las oportunidades para localizar a los convoyes en verano, cuando el sol brilla sin parar. Los convoyes no tenían dónde esconderse.

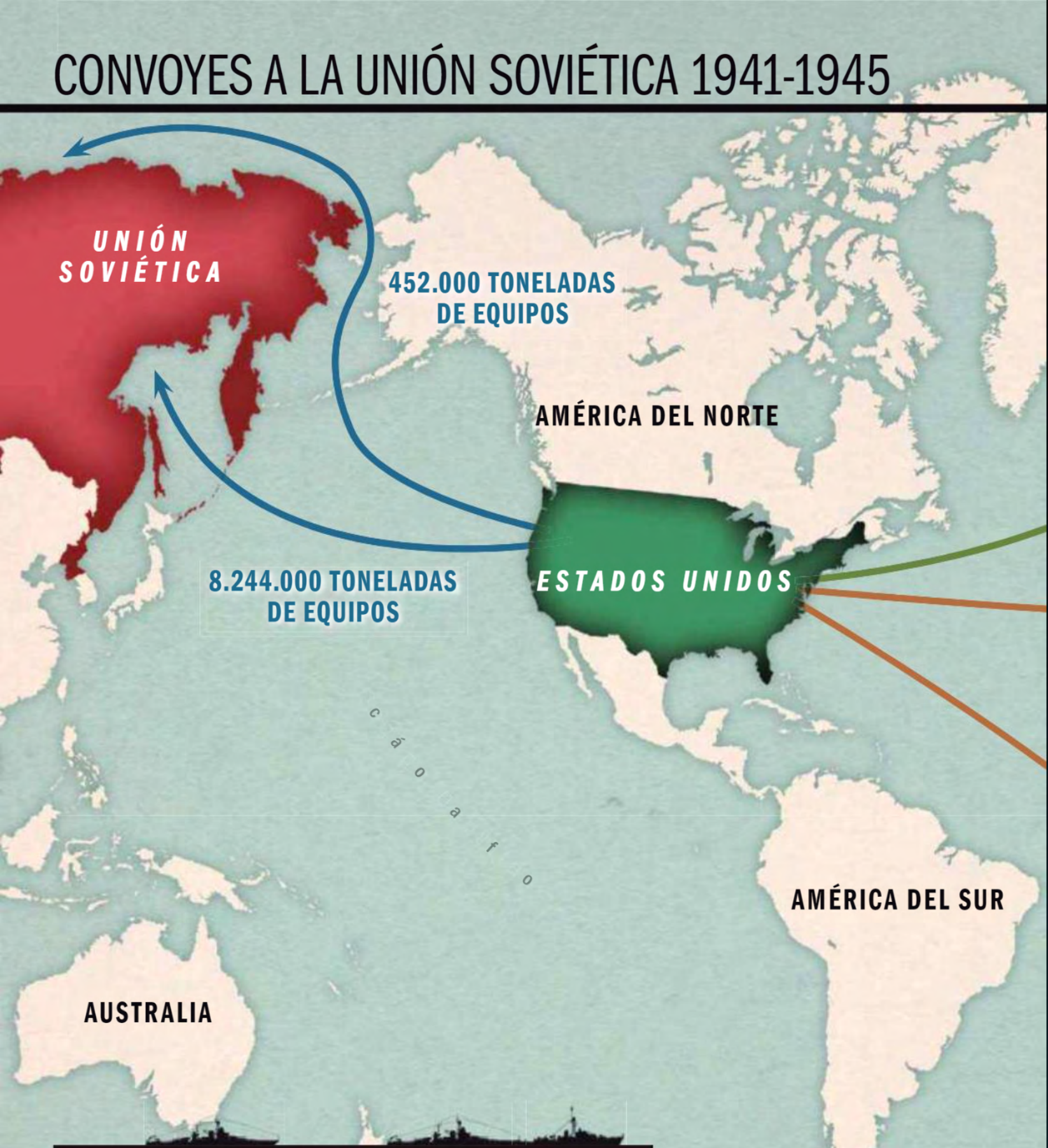
Usted ha estado en un rompehielos en el Ártico, ¿cuál fue su experiencia al cruzar el violento y helado mar?

Afortunadamente, nadie intentó matarme mientras navegaba por el mar de Barents. El rompehielos giraba hasta 40 grados de lado a lado para despejar el hielo. No puedes dormir bien, te congelas, no tienes mucha comida caliente y estás constantemente en guardia. En mi viaje, navegamos a través de hielo grueso por todos los lados y tuvimos una tormenta en la que el barco se elevó y luego volvió a caer unos 18 o 20 metros, con la proa por delante, por lo que el agua inundó el barco. Fue como si estuviéramos en un ascensor en el octavo o noveno piso y alguien cortara el cable. ¡Bam! Así de fuerte cayó el barco. Golpeamos la superficie y volvimos a subir. Al mismo tiempo, el barco se inclinaba hacia adelante y hacia atrás entre 10 y 15 grados. Y hacía un frío increíble. Hay una foto en la que tengo un bate de béisbol en la mano porque estoy intentando quitar parte del hielo del barco. El clima en la ruta a Múrmansk puede destruir un barco. Por ejemplo, el barco puede volcar si hay demasiado hielo encima. Y si se acaba en el agua fría, se muere en cuestión de minutos.

Ha entrevistado a veteranos soviéticos, ¿puede hablarnos de sus temores cuando navegaban por Múrmansk y Arcángel durante la Segunda Guerra Mundial?

Seguro que tenían miedo, pero nunca lo dijeron. Para entender por qué, hay que comprender la Gran Guerra Patriótica [como llamaban los soviéticos a la guerra en el Frente Oriental durante la Segunda Guerra Mundial] *y la percepción soviética de la guerra. Cuando los alemanes invadieron, los soviéticos se unieron para luchar contra el gran enemigo y la gente estaba dispuesta a morir por la patria sin dudarlo. Conocían su deber. Las tripulaciones de los barcos soviéticos estaban igualmente decididas a luchar contra los alemanes. Estaban dispuestos a pagar el precio, fuera cual fuera. Todos a bordo entendían el riesgo. Para los estadounidenses, la navegación en convoyes era un trabajo que había que hacer, para que los hombres pudieran volver a casa. Ese no era el caso de los soviéticos.*

CONVOYES A LA UNIÓN SOVIÉTICA 1941-1945



PÉRDIDAS DE CONVOYES DURANTE LA GUERRA

Ruta	Enviados (%)	Llegados (%)	Hundidos (%)
ÁRTICA	100	93	7
PERSA	100	96	4
PACÍFICA	100	99	1

***La familia real noruega regresa a Oslo**, en junio de 1945, tras el final de la Segunda Guerra Mundial. Los prisioneros de guerra alemanes que estaban en Noruega fueron enviados a casa, mientras que los soldados soviéticos también abandonaron el norte de Noruega.*

ÍNDICE DE IMÁGENES

PORTADA
Imageselect, Royal Navy/Lt. R. G. G. Coote, vi2doubleyu/deviantart.com, Shutterstock

BIENVENIDO
pp. 2-3: Shutterstock, JA Hampton/The Imperial War Museum

CONTENIDO
pp. 4-5: Getty Images

CONVOYES PARA SALVAR A LA UNIÓN SOVIÉTICA
pp. 6-7: Shutterstock, Boston Rare Maps
pp. 8-9: Biblioteca del Congreso
p. 10: Selección de imágenes
p. 11: U Druzhelubov/Proletarskoe Foto, Alexander Wienerberger/Archivo Diocesano de Viena
p. 12-13: Nothernmaritime.ru
p. 14: Shutterstock, Museo Imperial de la Guerra
p. 15: BJ Daventry/The Imperial War Museum/ Colección oficial de la Segunda Guerra Mundial del Ministerio del Aire
pp. 16-17: Sputnik Images

LA UNIÓN SOVIÉTICA PREPARADA PARA UNA LARGA GUERRA
pp. 18-21: Shutterstock

BLITZKRIEG EN EL ÁRTICO
pp. 22-23: Shutterstock, Archivo fotográfico finlandés de tiempos de guerra (SA-kuva)
p. 24: Narodowe Archiwum Cyfrowe
p. 26: Imageselect, Armémuseum (Museo del Ejército Sueco)
p. 27: Getty Images
p. 28: Arkiv i Nordland
p. 29: Getty Images
p. 30-31: SerBor, Arkiv i Nordland
p. 32: Archivos de Museovirasto
p. 33: Shutterstock, Joonundi, Jniemenmaa
p. 34-35: Trove, Getty Images, Shutterstock
p. 36: Shutterstock, www.images-of-elements.com/nickel
p. 37: Palkovics, Getty Images

MUERTE EN EL INFIERNO DE HIELO
pp. 38-39: Shutterstock, JA Hampton/The Imperial War Museum
pp. 40-41: Colección Oficial del Almirantazgo/ Museo Imperial de la Guerra, Shutterstock
p. 42: Colección oficial del Almirantazgo/ Museo de la Guerra Imperial
p. 43: Bundesarchiv/Ruffneck88
p. 44: Imageselect
p. 45: Shutterstock
págs. 46-47: Shutterstock, Australian War Museo de la Guerra de Australia, Claus Lunau
pp. 48-49: Richard James Molloy
p. 50: Museo Nacional de la Marina de EE. UU.
p. 51: Shutterstock, The Sir Winston Churchill Archive Trust/Churchill Archive for Schools/ Bloomsbury Publishing Plc
pp. 52-53: Getty Images, Shutterstock
p. 54: Shutterstock, Imageselect
p. 55: RGG Coote/Colección Oficial del Almirantazgo/Museo Imperial de la Guerra
p. 56: Imageselect, Wellcome Images
p. 57: El Museo Imperial de la Guerra
p. 58-59: CJ Ware/Admiralty Official Collection/The Imperial War Museum, Shutterstock

LOS ÚLTIMOS TESTIGOS OCULARES
p. 60: Oddvar Schjølberg
p. 61: Shutterstock, Andrew R Skaar
p. 62: Andrew R Skaar
p. 63: Oddvar Schjølberg

PQ 17 PAGÓ UN ALTO PRECIO
pp. 64-65: Shutterstock, Imageselect
p. 66-67: Getty Images, C.J. Ware/The Imperial War Museum
p. 68: U.p. Navy/Naval History and Heritage Command
p. 69: Imageselect
p. 70: Getty Images
p. 71: Shutterstock, U.p. Navy/Naval Historical Centre
p. 72-73: SA-kuva
p. 74: Shutterstock, The Sir Winston Churchill Archive Trust/Churchill Archive for Schools/ Bloomsbury Publishing Plc
p. 75: Getty Images
pp. 76-77: Shutterstock, Museo Imperial de la Guerra
p. 78: Shutterstock
p. 79: Getty Images

Soldados finlandeses de camino al frente. *Fueron detenidos antes de llegar a su objetivo, la línea de ferrocarril de Murmansk al sur.*

LISTA DE LECTURAS

El ejército nazi hacia Litza. *El avance se vio dificultado por el mal estado de los caminos. Los soldados alemanes tuvieron que abrirse paso entre rocas en la tundra.*

LOS CAZADORES SE CONVIRTIERON EN CAZADOS

pp. 80-81: Shutterstock, Imageselect
p. 82: Imageselect
p. 83: Shutterstock, Museo Imperial de la Guerra
p. 84: Museo Nacional del Ejército
p. 85: L Chetwyn/Ministry of Information Second World War Colour Transparency Collection/The Imperial War Museum
pp. 86-87: Richard James Molley, FA Davies/ Colección Oficial del Almirantazgo/Museo Imperial de la Guerra
pp. 88-89: Imageselect, Boeckmann/ Bundesarchiv, www.wiki.wargaming.net
pp. 90-91: LC Priest/Colección Oficial del Almirantazgo/Museo Imperial de la Guerra, Imageselect
p. 92: Nick Parrino/Biblioteca del Congreso
p. 93: PimboliDD, Imageselect
p. 94: Museo Imperial de la Guerra
p. 95: FA Davies/Colección Oficial del Almirantazgo/Museo Imperial de la Guerra
p. 96: Imageselect
p. 97: The West Australian

EL FIN DEL JUEGO EN EL ÁRTICO

p. 98-99: Shutterstock, Riksarkivet (Archivos Nacionales de Noruega)
p. 100: www.victory.rusarchives.ru
p. 101: Getty Images
p. 102: Shutterstock
p. 103: Getty Images
págs. 104-105: Marina Amaral
p. 106: Fotos históricas raras
p. 107: ww2gallery, Shutterstock, RIA Novosti
p. 108: Shutterstock, Condado de Finnmark Archivo de la biblioteca
p. 109: Shutterstock
p. 110: Riksarkivet (Archivos Nacionales de Noruega)
p. 111: www.victory.rusarchives.ru
p. 112: Armada de los EE.UU.
p. 113: Getty Images

¿POR QUÉ HITLER NO TOMÓ MURMANSK?

p. 114: Mike Walling, Shutterstock
p.115:E Khaldey/Klimbim, Shutterstock
p. 116: Bundesarchiv
p. 117: Ministerio de Información británico/ Bibliotecadel Congreso

MAP

pp. 118-119: Shutterstock, EA Zimmerman/ Colección Oficial del Almirantazgo/Museo Imperial de la Guerra

CONVOYES PARA SALVAR A LA UNIÓN SOVIÉTICA

pp. 6-17:
Convoy: Drama in Arctic Waters por Paul Kemp (Cassell & Co, 2000)

Arctic Convoys 1941-1945 por Richard Woodman (Pen & Sword Military,**2007)**

BLITZKRIEG IN ARCTIC

pp. 22-37:
Arctic Front: The Advance of Mountain Corps Norway on Murmansk, 1941 por Wilhelm Hess (Casemate, 2021)

Milagro en el Litza: La primera derrota de Hitler en el Frente Oriental
de Alf R Jacobsen (Casemate, 2017)

MUERTE EN EL INFIERNO DE HIELO

pp. 38-59:
A través del hielo y el fuego: A Russian Arctic Convoy Diary 1942 de Leona J Thomas (Fonthill Media,**2015)**

Voces de losconvoyes del Ártico, de PeterBrown (Fonthill Media, 2014)

EL PQ 17 PAGÓ UN ALTO PRECIO

pp. 64-79:
Esvásticas en el Ártico: el callejón de los submarinos
A través del infierno helado por Jak Showell (Fonthill Media, 2014)

Sacrificio por Stalin:The Cost and Value of the Arctic Convoys Re-Assessedde David Wragg (Leo Cooper,**2015)**

Mi dama del mar, de Graeme Ogden (Bene Factum Publishing, 2013)

LOS CAZADORES SE CONVIRTIERON EN CAZADOS

pp. 80-97:
La batalla de Cabo Norte: La cabalgata de la muerte del Scharnhorst por Angus Konstam
(Pen & Sword Maritime, 2009)

Tirpitz: The Life and Death of Germany's Last Great Battleship de Michael Tamelander y Niklas Zetterling (Open Road Integrated Media,**2009)**

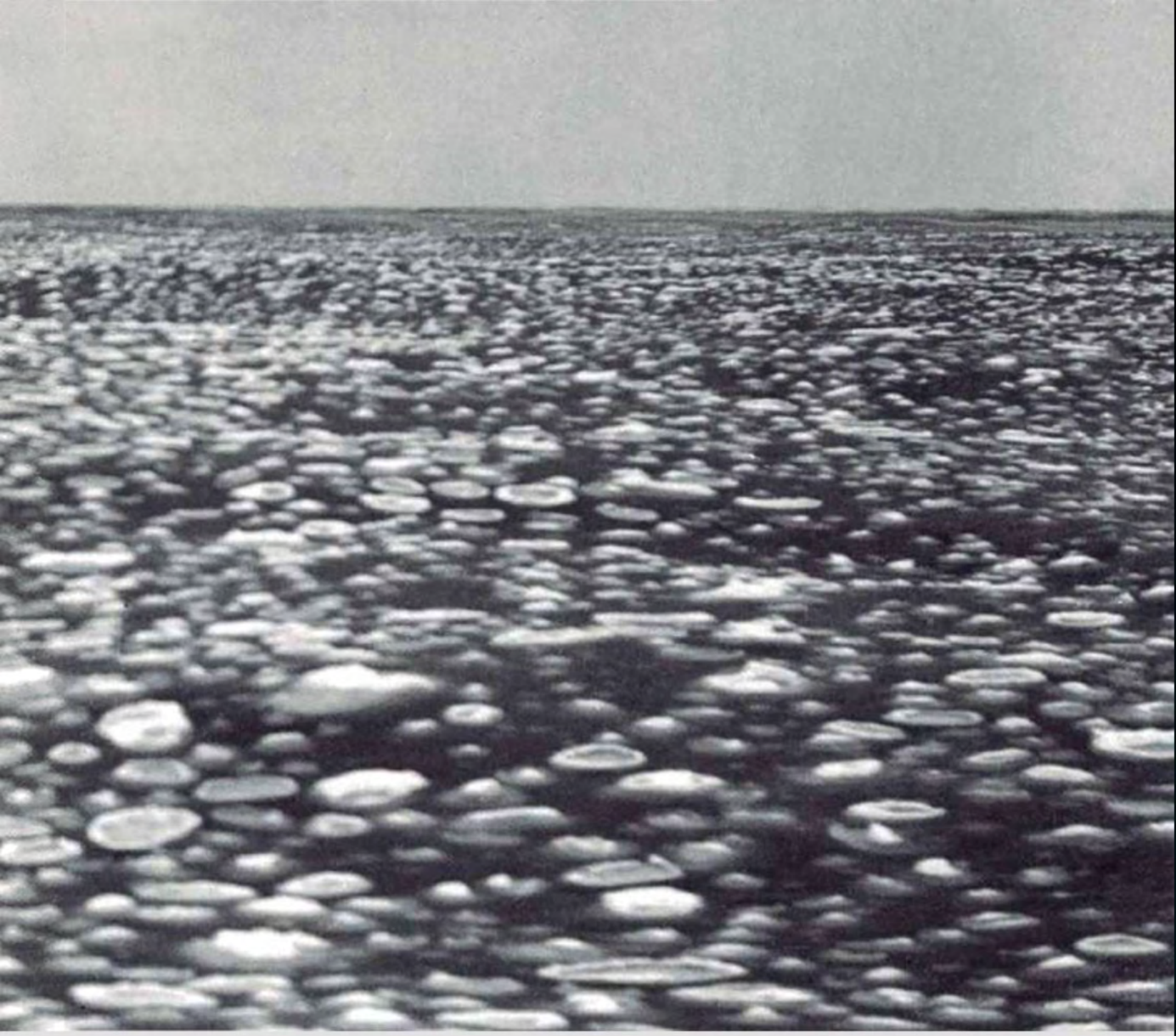
Scharnhorst de Alf R Jacobsen (Sutton Publishing,2003)

EL FINAL DEL JUEGO EN EL ÁRTICO

pp. 98-113:
La operación Petsamo-Kirkenes: Soviet Breakthrough and Pursuit in the Arc tic de James Gebhardt (Military Bookshop,**2011)**

Tormenta en el Ártico: The Pechenga-Kirkenes Operación1944 de Kai Isaksen (Independent, 2015)

Cuando los titanes chocaron: cómo el Ejército Rojo detuvo a Hitler, de David Glantz
(University Press of Kansas, 2015)



LOS VIAJES EN CONVOYES POR EL ÁRTICO

muy HISTORIA
COLECCION SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Directora **Carmen Sabalete**
(csabalete@zinetmedia.es)

REDACCION
Redactora jefe: **Cristina Enriquez** (cenriquez@zinetmedia.es)
Coordinador de diseño: **Oscar Alvarez** (oalvarez@zinetmedia.es)
Secretaria: **Mar Pastor** (mpastor@zinetmedia.es)
Colaboradores: **Rodrigo Brunori** (revisión textos) y **Javier Alvaredo** (corrección y edición)

Consejera Delegada: **Marta Ariño**
Director General Financiero: **Carlos Franco**
Director Comercial: **Alfonso Julià** (ajulia@zinetmedia.es)
Director de Desarrollo de Negocio: **Oscar Pèrez Solero**
(operez@zinetmedia.es)

zinet MEDIA GROUP

Editada por Zinet Media Global, S. L.
C/ Alcalá, 79. 1ºA 28009 Madrid
Suscripciones: teléfono: 910 604 482.
Email: suscripciones@zinetmedia.es
Depòsito Legal: M-23676-2016
Impreso en España: Edición 8/2022
Distribuye: Logista Publicaciones

BONNIER
Publications International

Publishing Director: Niels Jespersen
Editor-in-chief: Hanne-Luise Danielsen
Production: Pernille Aagaard

Todos los derechos reservados. Este bookazine se publica bajo licencia de **Bonnier Publications A/S.** Strandboulevarden 130 DK-2100 Copenhagen Denmark. Reproduction in any manner or form is strictly prohibited without the prior written consent of the publisher.

VIVE LA HISTORIA
CON PASIÓN

¡YA A LA VENTA!

“EL MAR DE BARENTS SE CONVIRTIÓ EN UNA FURIA DE AGUAS TUMULTUOSAS”

Así es como Ronald Adds, fogonero del destructor de la Royal Navy HMS Frey, recordaba los convoyes árticos que transportaban alimentos, armas y combustible a través de uno de los mares más peligrosos del mundo. El destino eran los puertos soviéticos de Múrmansk y Arcángel, donde los suministros ayudarían a cambiar el rumbo de la guerra en el Frente Oriental. En “Convoyes Árticos” viajamos a bordo de los barcos que surcan el mar de Barents, mientras las violentas tormentas, el frío glacial y el traicionero mar hacen estragos junto al fuego enemigo. Todo contado por los hombres y mujeres que lo vivieron en primera persona.